

ÉTUDE
SUR
LA COLONISATION
A LA NOUVELLE-CALÉDONIE

Colonisation pénale -- Colonisation libre

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le Samedi 29 Mai 1909, à 1 heure.

PAR

J.-B. ALBERTI

Président : M. LESEUR, professeur.
Suffragants : { MM. CHAVEGRIN, professeur.
 { PILLET, professeur.

PARIS

ÉMILE LAROSE, LIBRAIRE-ÉDITEUR
11, Rue Victor-Cousin, 11

—
1909



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

ÉTUDE
SUR
LA COLONISATION
A LA NOUVELLE-CALÉDONIE

Colonisation pénale -- Colonisation libre

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présentée et soutenue le Samedi 29 Mai 1909, à 1 heure.

PAR

J.-B. ALBERTI

Président : M. LESEUR, professeur.

*Suffragants : { MM. CHAVEGRIN, professeur.
PILLET, professeur.*

PARIS

ÉMILE LAROSE, LIBRAIRE-ÉDITEUR
11, Rue Victor-Cousin, 11

1909



A MA MÈRE

Hommage de piété filiale.

A MON COUSIN GIACOBBI

SÉNATEUR DE LA CORSE

Hommage affectueux.

A MONSIEUR VASSELLE

DIRECTEUR DES AFFAIRES POLITIQUES ET ADMINISTRATIVES
AU MINISTÈRE DES COLONIES

A MONSIEUR SCHMIDT

SOUS-DIRECTEUR ADJOINT AU DIRECTEUR DES AFFAIRES POLITIQUES
ET ADMINISTRATIVES AU MINISTÈRE DES COLONIES

A MONSIEUR SARRON

SOUS-CHEF DE BUREAU AU MINISTÈRE DES COLONIES

Hommage respectueux.

BIBLIOGRAPHIE

I

- BERNARD. — L'Archipel de la Nouvelle-Calédonie, 1895.
- CAROL. — La Nouvelle-Calédonie agricole et minière, 1900.
- CARDEIL. — Origines et progrès de la Nouvelle-Calédonie, 1885.
- DE ROCHAS. — La Nouvelle-Calédonie et ses habitants, 1862.
- FAURE-BIGUET. — Géographie de la Nouvelle-Calédonie, 1876.
- GARNIER. — Essai sur la géologie et les ressources minérales de la Nouvelle-Calédonie. Annales des Mines, 1867.
- GAUHARON. — Géographie de la Nouvelle-Calédonie, 1890.
- GLASSER. — Rapport sur les richesses minérales de la Nouvelle-Calédonie. Annales des Mines, 1903 et 1904.
- GODEY. — Souvenirs de la Nouvelle-Calédonie. Soissons, 1888.
- HEURTEAU. — Rapport sur la constitution géographique et les richesses minérales de la Nouvelle-Calédonie. Annales des Mines, 1876.
- JEANNENEY. — La Nouvelle-Calédonie agricole, 1894.
- Historique de la mission topographique militaire. Nouméa, 1886.
- LEGRAND. — La Nouvelle-Calédonie et ses habitants, 1890.
- LEMIRE. — Voyage à pied en Nouvelle-Calédonie, 1884.
- LEROY-BEAULIEU. — De la colonisation chez les Peuples Modernes, 5^e édition, 1902.
- Notices coloniales sur l'Exposition d'Anvers, 1885.

Notices illustrées sur les colonies françaises, 1889.

Notices pour l'Exposition de 1900.

PELATAN. — Les mines de la Nouvelle-Calédonie. Esquisse géologique de la colonie, mines de charbon, 1892.

RIVIÈRE. — Souvenir de la Nouvelle-Calédonie, 1880.

SEBERT. — Notice sur les bois de la Nouvelle-Calédonie.

II

BEAUCHET. — Transportation et colonisation pénale en Nouvelle-Calédonie (Revue politique et parlementaire, janvier, mars et mai 1898).

BOUTEILLER. — De la relégation des récidivistes, 1897.

BOUTINET.¹ — De la condition des transportés aux colonies, 1889.

BROUILLET. — De la Transportation, 1899.

CHAUTEMPS. — Rapport sur le Budget des colonies, 1893. — Propositions de loi ayant pour objet l'exécution de la peine des travaux forcés dans des maisons de force en France, et le remplacement de la relégation par les travaux forcés à temps. Sénat, session ordinaire, séance du 3 juillet 1908. Annexes n° 200 et 201.

COMMOY. — La peine de la relégation considérée dans son exécution, 1898.

COR. — De la Transportation considérée comme moyen de répression et comme force colonisatrice, 1895.

DISLÈRE. — Traité de Législation coloniale, 1906.

FRANCESCHI. — De l'organisation locale de la Transportation, 1896.

GARÇON. — Cours de droit pénal.

GARRAUD. — La relégation et l'interdiction de séjour, 1886.

LESEUR. — Cours de législation et d'économie coloniales.

LEVEILLÉ. — La Guyane et la question pénitentiaire coloniale, 1886.

MIMANDE. — Au bagne (Revue des Deux-Mondes, 15 mai, 15 juillet (1893). Bagnes d'outre-mer (Revue du Palais, mars 1898).

MONCELON. — Le Bagne et la colonisation pénale en Nouvelle-Calédonie. 1886.

NICOMÈDE. — Un coin de colonisation pénale : Bourail. Rochefort, 1886.

RUSSIER. — Transportation et colonisation pénale, 1904.

TEISSEIRE. — La transportation pénale et la relégation, 1893.

Notices sur la Déportation à la Nouvelle-Calédonie, 5 volumes, correspondant aux années 1873, 1874, 1875, 1876, 1877. Paris, 1874 à 1880. Impr. nat.

Notices sur la Relégation à la Guyane française et à la Nouvelle-Calédonie, 10 notices ont paru de 1889 à 1903 (Paris, Impr. nat. ou Melun, Imp. administ.), pour les années 1887, 1888-90, 1891-93, 1894 95, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901.

Notices sur la Transportation à la Guyane et à la Nouvelle-Calédonie. De 1867 à 1889 on a imprimé (Imp. nat.) 11 notices sur la transportation, correspondant respectivement aux années 1865, 1866-67, 1868-70, 1871-75, 1876, 1877, 1878-79, 1880-81, 1882-83, 1884, 1885. De 1900 à 1907, il a été publié (Melun, Imp. administ.) 7 volumes correspondant aux années 1886-95, 1896-1899, 1900-1901.

Lois, décrets et règlements, relatifs à la transportation, à la déportation et à la relégation. Melun, 1907.

Périodiques.

Bulletin sociologique des Prisons.

Revue pénitentiaire.

J. O. de la République.

J. O. de la Nouvelle-Calédonie.

B. O. de la Nouvelle-Calédonie.

B. O. de la Transportation.

Bulletin du commerce (de la Nouvelle-Calédonie).

Le Guide calédonien.

Compte-rendu des travaux de la Chambre de commerce de Nouméa.

PRÉFACE

Au moment où l'Administration prend des mesures pour concentrer les transportés à l'Île Nou, il nous a paru opportun d'examiner les résultats obtenus en Nouvelle-Calédonie par la colonisation pénale, d'opposer son œuvre à celle accomplie par la colonisation libre et de montrer le degré de développement auquel est parvenue la colonie avec le concours de ces deux éléments.

Pour atteindre ce but nous indiquerons, dans une première partie, comment le travail des déportés, des relégués et des transportés a été utilisé ; nous insisterons plus particulièrement sur ces derniers, en passant successivement en revue : l'emploi des condamnés par l'Administration sur les pénitenciers et les chantiers de travaux publics ; le concours prêté par la main-d'œuvre pénale aux services locaux et aux particuliers, enfin les concessions.

Dans une deuxième partie nous ferons l'historique de la colonisation libre agricole que nous ferons suivre d'un aperçu sur les exploitations minières.

Enfin, une troisième partie, d'ailleurs très courte, sera consacrée à l'examen de la situation économique actuelle de la Nouvelle-Calédonie.

INTRODUCTION

APERÇU HISTORIQUE. RENSEIGNEMENTS GÉOGRAPHIQUES.

VALEUR ÉCONOMIQUE

I

En 1768, pendant son voyage scientifique autour du monde sur la frégate royale la *Boudeuse*, Bougainville avait deviné l'existence d'une terre à la place de la Nouvelle-Calédonie, mais s'était contenté de mentionner sa conjecture dans sa relation (1).

Le célèbre navigateur anglais Cook, suivant à peu près le trajet indiqué par Bougainville, découvrit la Nouvelle-Calédonie le 4 septembre 1774.

La première terre aperçue fut le massif de montagnes qui domine le cap Colnett, pointe remarquable qui reçut le nom du volontaire qui la signala. Cook atteignit une chaîne de brisants dans laquelle il chercha un passage, le fit sonder toute la journée et le lendemain matin, les deux bâtiments de

1. Bougainville, *Voyage autour du monde par la frégate du roi la « Boudeuse » et la flûte l'« Etoile »* en 1766-69, 2^e édition, Paris, 1772, 3 vol. in-18, t. II, p. 160.

l'expédition, l'*Adventure* et la *Résolution*, vinrent mouiller près de l'îlot de sable Poudioué, au nord de Balade. Frappé de la ressemblance du pays avec quelques points des côtes d'Ecosse, Cook appela la terre ainsi découverte Nouvelle-Calédonie.

Cook appareilla de Balade le 13 septembre ; il voulut doubler l'île au nord ; la chaîne du grand récif extérieur, qui s'étendait toujours à perte de vue dans le nord-ouest, le détourna de ce projet. Il vira donc de bord et se dirigea vers le sud-est en longeant la côte orientale de la Nouvelle-Calédonie. Le 23 septembre il reconnut l'île Kunié, qu'il nomma île des Pins, à cause de la grande quantité d'arbres de cette espèce qu'il y vit et termina là son exploration de la Nouvelle-Calédonie (1).

L'attention du gouvernement français fut éveillée par les relations de Cook et de ses importantes découvertes. En 1788, les corvettes la *Boussole* et l'*Astrolabe* furent envoyées dans le Pacifique sous le commandement de La Pérouse. Les instructions qui devaient diriger cette campagne furent rédigées par le roi Louis XVI avec un soin minutieux, et prescrivaient une connaissance complète de la Nouvelle-Calédonie et des ressources qu'elle pouvait offrir. Les dernières nouvelles de cette expédition, qui se termina si malheureusement à Vanikoro, datent de Botany-Bay, et il n'existe en Nouvelle-Calédonie aucune trace, aucun souvenir de son passage.

Les inquiétudes qui régnaient sur le sort de La Pérouse déterminèrent une nouvelle expédition.

1. Voir, *Voyage dans l'hémisphère austral et autour du monde fait sur les vaisseaux du roi l'« Adventure » et la « Résolution » en 1772-75*, écrit par J. Cook, commandant la *Résolution*, dans lequel on a inséré les relations du capitaine Furneaux et celles de M. M. Forster, trad. de l'angl. Paris, 1778, 5 vol.

Le 29 septembre 1791, la *Recherche* et l'*Espérance* partirent de Brest, sous le commandement du contre-amiral Bruny d'Entrecasteaux, pour aller à la recherche de La Pérouse, et arrivèrent en vue de l'île des Pins le 16 juin 1792 ; ils prolongèrent les récifs qui bordent la côte ouest de la Nouvelle-Calédonie sur une longueur de plus de 300 milles, tandis que Beautemps-Beaupré, l'hydrographe de l'expédition, dressait sous voiles la carte de l'île. D'Entrecasteaux découvrit plusieurs îlots au nord de la Nouvelle-Calédonie et déterminâ la position du récif qui porte son nom. Le 21 juin on crut voir une ouverture : c'était le port Saint-Vincent ; d'Entrecasteaux l'appela le Havre Trompeur, n'ayant pu découvrir la passe.

Après avoir visité les archipels situés à l'ouest et au nord de la Nouvelle-Guinée et l'archipel des Amis, sans avoir trouvé de traces de La Pérouse, d'Entrecasteaux revint en Nouvelle-Calédonie, et mouilla le 17 avril 1793, à Balade, où il passa trois semaines. Ce fut pendant cette relâche que mourut le capitaine Huon de Kermadec, qui fut enterré sur l'îlot Poudioué. Les navires quittèrent Balade le 9 mai 1793, allèrent reconnaître les récifs que Cook avait découverts au nord-ouest de la Nouvelle-Calédonie, poursuivirent ensuite leur route dans le nord, et passèrent, le 19 mai 1793, devant Vanikoro, où l'on eût peut-être pu retrouver quelques survivants du naufrage de La Pérouse (1).

Presque en même temps que d'Entrecasteaux, deux Anglais avaient visité la Nouvelle-Calédonie. L'un d'eux, le capitaine Hunter, monté sur le navire hollandais le *Vigilant*, décou-

1. *Relation du voyage à la recherche de La Pérouse, fait par ordre de l'Assemblée constituante pendant les années 1791-1792 et pendant la 1^{re} et 2^e année de la République française*, par le citoyen Labillardière, 2 v. in-4, Paris, an VIII.

vrit, en 1791, l'extrémité du grand récif extérieur, et se trouva dangereusement engagé dans la grande baie formée par les récifs du sud et ceux de l'île des Pins. L'autre, le capitaine Kent, commandant la frégate anglaise *Buffalo*, entra le premier, en 1793, dans le port Saint-Vincent; il l'a exploré et décrit d'une manière assez complète. Les nombreuses découpures de la côte et les îles qu'il signale dans le sud-est de Saint-Vincent lui avaient fait pressentir les baies de la Dumbéa et de Nouméa, mais il ne les a point visitées.

Il restait à déterminer la position et l'étendue des îles Loyalty, ainsi que la configuration exacte de l'extrémité septentrionale des immenses récifs qui prolongent la Nouvelle-Calédonie. Ce fut l'objet du voyage de Dumont d'Urville.

Le 15 juin 1827, l'*Astrolabe* arriva en vue d'une des Loyalty; c'était Maré que d'Urville appela Britannia en mémoire du navire qu'on supposait avoir le premier aperçu cet archipel. Le lendemain, d'Urville longea la côte orientale d'une île qui lui parut beaucoup plus grande et qu'il nomma Chabrol (Lifou); le 17 juin, il aperçut une nouvelle île qu'il appela Halgan (Ouvéa). Réservant pour l'année suivante une exploration (1) plus complète de ces îles et de leurs côtes occidentales, d'Urville continua sa route au nord-ouest. Le 22 juin 1827, il passa à 4 milles de l'extrémité nord du Grand-Récif de la Nouvelle-Calédonie et s'assura que les brisants ne se continuaient pas plus loin, mais au contraire se repliaient en quelque sorte sur eux-mêmes et formaient un enfoncement (2).

Les voyages accomplis en Nouvelle-Calédonie depuis 1840 jusqu'à 1854, se rattachent à l'établissement des missions catho-

1. Elle n'a eu lieu qu'en 1840. Voir Dumont d'Urville, *Voyage au pôle sud, Histoire du Voyage*, t. IX, p. 205.

2. D'Urville, *Voyage de l'« Astrolabe »*, Paris, 1830, t. IV, p. 462 et suiv.

liques, et, comme ces missions elles-mêmes, tirent leur principal intérêt de ce qu'ils préparent la prise de possession par la France ou y contribuent en quelque manière.

Le 21 décembre 1843, le *Bucéphale* débarqua à Balade les premiers missionnaires maristes. Les charpentiers du navire leur construisirent une maison sur laquelle ils firent flotter le pavillon français. C'est, en quelque sorte, une première prise de possession.

L'accueil fait par les chefs indigènes fut assez favorable. Le 1^{er} janvier 1844, ils signèrent un traité de cession de l'île à la France. Le Gouvernement ne ratifia pas ce traité. Bien plus, en 1846, sur les réclamations de l'Angleterre, il envoyait la corvette la *Seine* enlever le pavillon français planté par les missionnaires en Nouvelle-Calédonie.

En 1847, les Canaques, décimés par une famine et une peste qu'ils attribuaient aux sortilèges des missionnaires, se ruèrent sur la mission de Balade, en chassèrent les Pères et la réduisirent en cendres après l'avoir pillée ; la corvette la *Brillante*, commandant du Bouzet, arriva juste à temps, le 10 août 1847, pour éviter la mort aux missionnaires qui s'étaient réfugiés à Pouébo : ils furent transportés à Sydney.

La même année, le capitaine sandalier Woodin, en cherchant un passage direct de l'île Amère à la côte ouest pour éviter le long trajet que l'on faisait alors en doublant l'extrémité sud du Grand-Récif, a découvert le canal qui sépare l'île Ouen de la Grande Terre et auquel il a donné son nom.

Le dernier voyage officiel accompli par un navire français avant la prise de possession, fut celui de l'*Alcmène*, en 1850. L'*Alcmène*, commandant d'Harcourt, avait pour mission d'explorer la côte orientale de la Calédonie et d'étudier le climat et les ressources du pays au point de vue de la colonisation. C'est pendant ce voyage que Devarenne, qui était chargé de

l'hydrographie, fut envoyé avec un canot pour s'assurer s'il n'existait pas dans les récifs, au nord de l'île, une coupure permettant d'en sortir ; il découvrit cet important détroit qui avait échappé au lieutenant envoyé par Cook à Balabio et que d'Entrecasteaux n'avait pas non plus aperçu. Mais Devarenne et douze hommes qui l'accompagnaient, furent massacrés et mangés par les Canaques des îlots Paaba et Yenghiébane.

A la suite des rapports favorables du commandant d'Harcourt, le gouvernement se décida à exercer ses droits sur la Nouvelle-Calédonie. L'amiral Febvrier-Despointes arriva à Balade le 24 septembre 1853 et prit le même jour possession de la Nouvelle-Calédonie et de ses dépendances (1). Le 29 septembre, il arbora le pavillon français à l'île des Pins. En janvier 1854, il fut remplacé par le capitaine de vaisseau Tardy de Montravel, commandant la *Constantine*, à qui on doit la découverte de la bonne et sûre rade de Nouméa (2) qui fut choisie pour l'établissement du chef-lieu de la colonie.

« La prise de possession, disait le *Moniteur officiel* du 14 février 1854, a eu pour but d'assurer à la France, dans le Pacifique, la position que réclamaient les intérêts de la marine militaire et commerciale, et les vues du gouvernement sur le régime pénitentiaire. . » La Nouvelle-Calédonie était donc surtout acquise en vue d'un établissement pénitentiaire ; on venait précisément de discuter à la Chambre sur l'emplacement à choisir dans ce but.

1. Les « dépendances » n'étaient pas indiquées dans le procès-verbal. Les Loyalty furent occupées en 1864. Il n'en fut pas de même des Nouvelles-Hébrides.

2. Une décision impériale du 14 mars 1866 a rendu au chef-lieu de la Nouvelle-Calédonie, qui portait le nom de Port de France, la dénomination de Nouméa.

La Nouvelle-Calédonie est la plus importante de nos colonies de l'océan Pacifique. Elle est orientée du nord-ouest au sud-est, entre les $20^{\circ}10'$ et $22^{\circ}26'$ de latitude sud et les $161^{\circ}30'$ et $164^{\circ}40'$ de longitude est. Elle a la forme d'une ellipse allongée ou d'un long fuseau.

Avec l'île des Pins, les îles Bélep et Huon, les Chesterfield, les Loyalty et l'archipel des Nouvelles-Hébrides, ses dépendances géographiques, la Nouvelle-Calédonie est située au milieu de l'Australasie anglaise. Elle a l'Australie à l'ouest, la Nouvelle-Zélande au sud-sud-est, les îles Salomon et la Nouvelle-Guinée au nord-ouest, les Fidj à l'est-nord-est : ce dernier archipel britannique la sépare des îles Wallis, petit archipel français, dépendant de la Nouvelle-Calédonie au point de vue administratif.

La grande île est séparée des côtes orientales de l'Australie par la mer de corail. Nouméa, chef-lieu, point d'appui de la flotte dans l'océan Pacifique, est à 2 000 kilomètres de Sydney (Australie), à la même distance des Wallis, à 2.100 kilomètres d'Auckland (Nouvelle-Zélande), à 4.800 kilomètres de Papeete (Tahiti), à 600 kilomètres de Port-Vila (Nouvelles-Hébrides).

La Nouvelle-Calédonie est formée de terrains primitifs, de terrains éruptifs et de terrains sédimentaires.

Les terrains primitifs cristallophylliens occupent la moitié nord-est de l'île ; ils comprennent des schistes, des mica-schistes, des gneiss. C'est dans cette zone que coule le Diahot, le plus grand fleuve de la Nouvelle-Calédonie, et que se dresse non loin de la mer le mont Panié (1.650 mètres), point culminant de la Grande Terre.

Les terrains éruptifs constituent le noyau de l'île des Pins, la plus grande partie de la moitié sud-est de la Calédonie où s'élève le mont Humboldt (1.634 mètres) et toute la côte est, jusqu'à Puerihouen ; dans la partie moyenne de l'île, ils se fragmentent en chaînons transversaux associés aux terrains primitifs et les vallées qui en résultent, obliques à l'axe de l'île, ouvrent des communications relativement aisées d'une côte à l'autre par des cols praticables ; la zone des terrains éruptifs passe enfin sur la côte ouest à Poya et s'y développe jusqu'aux îles Bélep. •

Le corps de la Nouvelle-Calédonie est complété par une troisième zone appartenant aux terrains sédimentaires, schistes, grès, argiles, schistes argileux, charbon. Cette formation constitue les deux tiers au moins de la largeur de l'île entre Thio et Bouloupari, Canala et Bourail ; partout ailleurs, elle est resserrée à la côte ouest par les terrains primitifs ou éruptifs. Cette formation sédimentaire est découpée par un grand nombre de baies dont la plus étendue est celle de Saint-Vincent. C'est elle qui projette des péninsules irrégulières et des îlots autour de la belle rade de Nouméa.

La Nouvelle-Calédonie est entourée de roches madréporiques qui tantôt s'éloignent, tantôt se rapprochent du littoral et ménagent au cabotage, surtout sur la côte est, une sorte de canal d'eau tranquille, coupé à l'embouchure des rivières par des passes plus ou moins larges qui donnent accès vers la haute mer.

On se figurait autrefois que le relief de la Nouvelle-Calédonie était formé par deux chaînes côtières parallèles, séparées par une cuvette médiane. Lorsque l'île fut mieux connue, on substitua à cette notion celle d'une chaîne centrale.

Aujourd'hui on s'en tient à la réalité. Dans le sud de la Nouvelle-Calédonie on rencontre un plateau à bordures ; puis,

dans tout le centre de l'île, un enchevêtrement de sommets éruptifs et de massifs isolés ; sur le versant occidental, des collines de médiocre hauteur, et, par places, de simples ondulations de terrain.

C'est dans le nord seulement, dans les terrains primitifs, qu'on trouve deux chaînes de montagnes bien distinctes qui vont en divergeant et encadrent entre elles la spacieuse vallée du Diahot. Partout ailleurs, la Nouvelle-Calédonie se compose d'une série de vallées débouchant à la mer sur les deux côtes et remontant, en pente assez douce, jusqu'à des cols peu élevés, de telle sorte qu'à une vallée de la côte ouest correspond une vallée de la côte est.

M. Bernard (1), dans son ouvrage intitulé *L'Archipel de la Nouvelle-Calédonie*, compare au point de vue orographique et non sans réserves, la Calédonie à une « France réduite aux Cévennes, une Italie dont il ne resterait que l'Apennin ».

La Nouvelle-Calédonie est une des terres les plus considérables du Pacifique. Elle a près de 400 kilomètres de longueur à vol d'oiseau, et 45 à 50 kilomètres de largeur. Sa superficie, qui est d'environ 16.920 kilomètres carrés, égale à peu près deux fois celle de la Corse, six fois celle de la Réunion, huit fois celle de la Martinique, seize fois celle de la Guadeloupe. Ses dépendances administratives mesurent : les Loyalty 2.743 kilomètres carrés, l'île des Pins 160 kilomètres carrés, les Wallis 255 kilomètres carrés.

Au moment de la prise de possession, la Nouvelle-Calédonie comptait une population indigène fort nombreuse.

Les indigènes sont des mélanisiens. D'une taille au-dessus de la moyenne chez les Européens, ils sont musculeux, robus-

1. A. Bernard, *L'Archipel de la Nouvelle-Calédonie*, Paris, 1895, p. 95.

tes et d'une agilité remarquable. La couleur de leur peau approche de celle du nègre pâle, ou mieux encore du produit du nègre et de la mulâtresse : leurs cheveux sont crépus comme ceux des Africains ; le nez, aplati à dessein dans l'enfance, est épaté ; les lèvres sont moins épaisses que celles des nègres, mais plus fortes que celles des Européens, et les plus belles dents du monde se tranchent en deux lignes blanches et fines sur la peau noire du visage ; l'œil est vif, mais souvent repoussant par l'expression sauvage que lui donnent les veines rouges qui sillonnent la cornée. Malgré la laideur sans égale et la décrépitude prématurée des femmes, on peut dire que la race calédonienne est belle et forte.

Malheureusement les Canaques sont en voie de disparaître. Le nombre des indigènes de la Grande Terre, qui était évalué à 60.000 en 1860, n'était plus que de 30.414 en 1905. On peut prédire que la race sera éteinte dans un délai de trente ans.

Les principales causes de cette décroissance sont le libertinage, l'avortement, l'usage d'achever les malades, la durée abusive de l'allaitement, une mauvaise hygiène, une mauvaise nourriture, une alimentation souvent insuffisante pour les enfants et même pour les adultes, l'anthropophagie, la phtisie et la lèpre.

La Nouvelle-Calédonie jouit d'un climat, qui est pour l'immigrant européen, d'une salubrité remarquable. « La Nouvelle-Calédonie, disait déjà le capitaine de vaisseau Tardy de Montravel dans un rapport adressé au Ministre le 27 avril 1854, la Nouvelle-Calédonie est, à juste raison, réputée un pays sain, et je n'en donnerai pas d'autres preuves que l'état sanitaire de nos bâtiments depuis leur arrivée. Sauf de nombreuses affections scorbutiques, qui ne doivent être attribuées qu'à une trop longue privation de vivres frais, la *Constantine* et le *Prony*, n'ont éprouvé aucun symptôme de maladies

endémiques propres aux climats intertropicaux. Ni la dysenterie, ni les fièvres intermittentes ou rémittentes ne nous ont atteints, quoique nos matelots fussent journellement soumis à des travaux forcés de tous genres, soit à terre, soit à bord, et dans les embarcations, tantôt sous le soleil tropical, tantôt sous des pluies torrentielles (1). »

On lit, d'autre part, dans la *Notice sur la Calédonie pour l'Exposition de 1900* : « Malgré quelques régions marécageuses, notamment sur la côte occidentale, les fièvres paludéennes sont inconnues et l'Européen peut y remuer la terre sans redouter aucune des maladies épidémiques qui rendent souvent dangereux pour lui le séjour dans nos pays chauds. Le soleil, lui-même, n'est pas en Calédonie un ennemi contre lequel il faille se garder sans cesse, comme dans les autres pays tropicaux. Les précautions élémentaires suffisent à garantir de ses atteintes. En sorte que les conditions d'existence et les chances de longévité sont aussi assurées dans cette colonie que dans la métropole, mieux même qu'en certaines parties de la France et que le colon qui débarque en Nouvelle-Calédonie n'a pas à se préoccuper tout d'abord de ménager ses peines afin d'épargner sa santé. Qu'il observe quelques règles d'hygiène faciles à suivre et il n'aura rien à redouter du climat (2). »

Les chiffres viennent à l'appui de ces affirmations. De 1851 à 1859 la moyenne de la mortalité de la garnison de la Nouvelle-Calédonie a été de 10/o environ, soit une mortalité fort inférieure à celle de la plupart des garnisons de France.

Sur le nombre total de 3.500 transportés, qui se trouvaient en Nouvelle-Calédonie en 1873-75, la mortalité fut de 1,4 à

1. *Documents relatifs à la Nouvelle-Calédonie*. Paris, avril 1857.

2. *Notice sur la Nouvelle-Calédonie pour l'Exposition de 1900*. Paris, 1900, p. 3.

1,5 o/o, c'est-à-dire égale ou inférieure à ce qu'elle était dans les maisons centrales de France aux mêmes âges et à la même époque.

En Nouvelle-Calédonie, l'année se divise en deux saisons d'inégale durée. La saison chaude comprend les mois de décembre, janvier, février et mars ; elle est préparée ou suivie par quelques jours de chaleurs moins fatigantes dont le total peut être évalué à un mois.

La température moyenne de cette période (5 mois) est de 26 degrés. Le thermomètre monte très rarement au-dessus de 33 degrés au milieu du jour. Les vents alizés du sud-est et d'est-sud-est entretiennent dans l'atmosphère une bienfaisante fraîcheur et, pendant la nuit, la brise qui s'élève du fond des vallées abaisse la température.

La saison dite froide comprend les sept autres mois pendant lesquels on jouit d'une température délicieuse, ni trop élevée, ni trop basse, assez semblable à celle des plus beaux printemps de France : le thermomètre descend très rarement au-dessous de 8 degrés pendant les nuits les plus froides.

La température moyenne annuelle est de 23°6 ; février est le mois le plus chaud (temp. moy. 26°79) et août le plus froid (temp. moy. 20°32).

La saison pluvieuse n'est pas nettement tranchée et, à ce point de vue, toutes les années ne se ressemblent pas en Nouvelle-Calédonie. Généralement, les sécheresses se produisent en septembre, octobre et novembre, et les pluies tombent pendant les autres mois ; mais cette division de l'année en saisons sèche et pluvieuse variant beaucoup, ne peut pas être considérée comme règle.

Au point de vue de l'agriculture, on constate, malheureusement trop souvent, en Nouvelle-Calédonie, de très longues

sécheresses auxquelles succèdent des années très pluvieuses et marquées par de terribles inondations.

Les rivières sont nombreuses en Calédonie : on en compte plus de 92. Le Diabot est navigable jusqu'à 40 kilomètres de son embouchure. La Foa jusqu'à 16 kilomètres.

Les rivières de la Grande Terre tarissent rarement ; les plus importantes ne tarissent jamais.

En résumé, la beauté du ciel et le régime des eaux font de la Calédonie une terre privilégiée.

III

Le sol de la Nouvelle-Calédonie se divise en forêts, pâturages, terres propres à la culture, terrains miniers.

Forêts. — Les botanistes des premières explorations Forster et Labillardière avaient déjà attiré l'attention sur les productions forestières. Avant la prise de possession, le commerce du bois de santal était, avec celui de la biche de mer, la cause de la visite des caboteurs anglais à l'île canaque et à ses dépendances. En 1854, Tardy de Montravel terminait ainsi la partie de son rapport relative aux bois de la Nouvelle-Calédonie : « En résumé, les forêts de la Nouvelle-Calédonie peuvent satisfaire à toutes les exigences d'une grande colonisation et fournir même à une exportation modérée. »

On évalue à 200.000 hectares la surface boisée. Les forêts exploitables ont une superficie de 100.000 hectares environ. Les plus belles forêts sont situées dans le nord de l'île ; elles occupent surtout des terrains primitifs, notamment la chaîne du Panié et la rive droite du Diabot.

Les bois de la Nouvelle-Calédonie sont formés d'arbres

d'essences les plus diverses, propres à la charpente, à la menuiserie, au charronnage, à l'ébénisterie, etc.

Dans les terres, dites de pâturages, pousse un arbre particulier à la Nouvelle-Calédonie, le *niaouli* (*Melaleuca*) avec les feuilles duquel on fabrique une essence dont l'odeur rappelle celle de la térébenthine. L'écorce de cet arbre sert à couvrir les hangards et autres dépendances des habitations des colons. Les jeunes feuilles séchées peuvent être employées en infusion, comme le thé.

Le long des côtes, dans les marais salants, on trouve plusieurs variétés de palétuviers dont l'écorce est employée dans la colonie pour le tannage des cuirs. La surface de ces marais est d'environ 30.000 hectares.

Il y a relativement peu de gibier dans l'île. On trouve dans les forêts des porcs sauvages, plusieurs variétés de gros pigeons, le cagou, sorte de gros râle spécial à la colonie, la poule sultane, des merles et des perruches. Le long des cours d'eau et dans les marais, vivent des canards sauvages, des sarcelles et plusieurs espèces de hérons. Dans les terrains de pâturages, il existe des cailles et des râles, mais en petite quantité. Le cerf, importé il y a une trentaine d'années, a peuplé tout le sud de l'île.

Les oiseaux de proie sont assez nombreux. Ils sont dangereux pour les jeunes volailles.

La classe des reptiles n'est composée que de quelques lézards inoffensifs. Il n'y a point de serpents.

Dans certaines parties de l'île, principalement sur la côte ouest, le moustique pullule et les habitants sont contraints de couvrir leurs lits de moustiquaires. On a remarqué que le nombre de ces insectes diminue notablement dans les localités où l'on fait des défrichements.

Les végétaux herbacés, principalement au nord, entretiennent

nent un nombre considérable de sauterelles qui, à différentes reprises, ont dévasté les cultures en causant de véritables désastres. On s'est préoccupé, depuis longtemps, de la destruction de ces insectes. Le merle des Moluques, ainsi que la pintade et le dindon, qui viennent à l'état sauvage, leur font la chasse.

Le climat, le voisinage de la mer, les chutes d'eau si nombreuses qui fournissent la force motrice, l'absence d'animaux féroces, sont autant de conditions favorables à l'exploitation des forêts de la Nouvelle-Calédonie.

Depuis la prise de possession, une seule forêt, celle de la baie du sud, a été mise en œuvre : nous en parlerons à l'occasion de la colonisation pénale.

Élevage. — La Nouvelle-Calédonie, en raison de son climat, du grand nombre de petits cours d'eau qui la sillonnent, et des pâturages naturels qui couvrent une étendue de près de 800.000 hectares, est éminemment propre à l'élevage.

Les races bovine, chevaline, ovine, porcine, tous les animaux de basse cour (volailles, oies, canards, dindons, pigeons, pintades, lapins, etc.), les abeilles, s'y acclimatent facilement.

Toutefois, la Nouvelle-Calédonie, étroite et montagneuse, ne disposant pas d'espaces indéfinis et indéfiniment plats, ne se prête pas à la grande industrie pastorale, au « squattage », à l'élevage à la manière australienne, sur de vastes étendues et par des procédés sommaires. Elle convient, au contraire, admirablement, à l'élevage à la manière française, considéré comme collaborateur et adjuvant de l'agriculture.

Cette vérité géographique n'a pas toujours été aperçue. Ayant ouï dire que l'élevage avait fait la fortune de l'Australie, on a, pendant longtemps, imité les usages des grandes exploitations australiennes. Ce système produisit de fâcheux effets. D'une part, il créa un régime de grande propriété

funeste dans une colonie où la superficie des terres arables est si réduite qu'aucune parcelle ne doit demeurer improductive. D'autre part, le rassemblement annuel des troupeaux dans les « paddocks » présentant de grandes difficultés à cause du relief du sol, le bétail fut abandonné à lui-même, sans surveillance et sans soin ; il envahit les cultures des indigènes, ce qui fut une des causes de l'insurrection de 1878, et détruisit les cultures européennes. Il y eut alors abâtardissement de la race et surproduction. La viande tomba à si bas prix que les éleveurs perdirent courage et négligèrent plus ou moins leurs stations, dont ils ne pouvaient plus couvrir les frais.

La crise dura jusqu'en 1887. Vers cette époque fut construite l'usine de conserves de viande de Gomen-Onaco, qui assura le débouché du trop plein.

Malheureusement cet établissement fut fermé en 1900 et l'élevage calédonien se trouva à nouveau sans régulateur. Depuis 1900, les troupeaux se sont augmentés dans des conditions inquiétantes pour les intérêts des éleveurs et, partant, de la colonie. La consommation étant redevenue insuffisante par rapport à la production, le prix de la viande de boucherie s'est avili d'année en année pour tomber en 1905 au prix dérisoire de 0 fr. 50 et même de 0 fr. 45 le kilo à Nouméa. Justement alarmés, un groupe important d'éleveurs se sont syndiqués pour monter une nouvelle usine de conserves de viandes fonctionnant à Nouméa dans les conditions de fabrication et d'hygiène des plus modernes. La France, si directement intéressée à la prospérité de ses colonies doit, dans la mesure de ses moyens, aider au relèvement de l'élevage calédonien. Il importe que le Ministre de la Guerre réserve à la Calédonie, comme il le faisait autrefois, une part importante dans les achats de conserves de viandes nécessaires à son département.

Cultures. — La partie du sol de la Nouvelle-Calédonie propre à la culture, a été évaluée à 400.000 hectares environ. On n'y trouve qu'exceptionnellement de grandes étendues de terres cultivables, réclamant des capitaux importants. On y rencontre, au contraire, de nombreux terrains de superficie modeste pouvant recevoir une grande quantité de familles abritées dans les petites vallées. La Nouvelle-Calédonie doit être un pays de petits paysans propriétaires.

Elle possède sur ses deux côtes et à diverses hauteurs, des climats assez variés pour permettre à la fois la culture de bien des plantes de la zone tempérée et de toutes celles des tropiques qui n'exigent pas une chaleur humide et continue.

Cette végétation mixte, intermédiaire entre celle des régions tropicales et celle des régions tempérées, devait tromper les premiers agriculteurs. En effet, ils n'eurent souvent que « l'embarras du choix » des cultures et ne surent pas toujours distinguer la plante qui doit venir de celle qui vient le mieux.

L'expérience a démontré que le nord et l'est de l'île réussissent mieux aux cultures tropicales, le sud et l'ouest aux cultures tempérées.

Cultures vivrières. — On cultive en Nouvelle-Calédonie, pendant la saison froide (1), tous les légumes d'Europe. En abritant le potager contre le soleil et le vent au moyen de haies d'une certaine hauteur, on peut, si on a de l'eau, obtenir certains légumes pendant toute l'année. Dans le même terrain on peut faire deux récoltes de pommes de terre par an.

Le maïs et les haricots sont les cultures auxquelles les colons nouveaux s'attachent de préférence en raison de leur facilité. On peut en faire deux récoltes par an dans le même

1. La saison froide convient mieux aux plantes des pays tempérés, la saison chaude aux cultures tropicales.

champ. Un hectare de bon terrain donne jusqu'à 4 tonnes de maïs par récolte. Les haricots sont aussi rémunérateurs. Ces deux cultures seraient avantageuses si leur écoulement était assuré à l'extérieur, mais la production dépasse très vite la consommation de la colonie et le produit tombe à vil prix.

Le blé, le riz, le sarrasin, l'orge, l'avoine, et en général toutes les graminées croissent en Nouvelle-Calédonie. « Mais les conditions des récoltes du grain (blé), le coût de la main-d'œuvre, pour le riz, sont des obstacles qui doivent faire réfléchir le cultivateur avant de se lancer dans des entreprises qui, à notre avis, ne doivent satisfaire que la curiosité » (1). La culture du sorgho déjà acclimatée peut rendre des services comme grain et comme fourrage.

Le manioc est très répandu.

Arbres fruitiers. — Les arbres fruitiers qui dominent sont : l'oranger, le mandarinier, le citronnier, le bananier, le pommier-cannelle, le manguier, le figuier, le goyavier, le pêcher : ces deux derniers, en particulier, se répandent avec une extrême facilité. Le litchi, le jamosier, l'avocatier, l'ananas, le jacquier, le fraisier, viennent parfaitement. Le framboisier de la Réunion pousse et se propage naturellement dans les terres en friche. La culture de la vigne a été essayée : un vignoble planté à Koé a donné de bons raisins de table ; aucune culture n'a encore été entreprise au point de vue de la fabrication du vin.

Le cocotier se plaît sur les plages de sable, au bord des grèves, surtout dans le nord de la Grande Terre. Il donne annuellement de 50 à 80 noix dont les amandes, séchées au soleil, se vendent couramment, sous le nom de « coprah », de 200 à 220 francs la tonne. Cet arbre précieux ne donne ses premiers

1. *Notice pour l'Exposition de 1900*, p. 110. (Paris).

fruits qu'à l'âge de 10 à 12 ans, suivant le terrain où il est placé. Un hectare ne peut recevoir que 170 à 200 cocotiers, lesquels en plein rapport, produisent 1 tonne et demie à 2 tonnes de coprah.

Cultures industrielles. — La plus répandue est celle du *café*. Essayée il y a une quarantaine d'années par les colons qui s'étaient établis sur la côte est, dans les vallées de Canala et de Nakeby, la culture du café donna de si bons résultats que l'on planta l'arbuste partout sans tenir assez compte de ses conditions de végétation. Quelques déboires vinrent décourager momentanément les bonnes volontés.

Après de nouvelles expériences, on a constaté qu'en choisissant des côtaux couverts de taillis et en abritant le caféier du soleil par des essences d'arbres à feuilles caduques, bois noirs ou autres, on obtenait des récoltes satisfaisantes. A ne considérer que les terres d'alluvion situées dans les vallées, on peut évaluer à plus de 250.000 hectares les terrains paraissant propres à l'établissement de caféières. Les plantations de café se sont considérablement étendues depuis une quinzaine d'années. L'exportation du café qui s'élevait à 33 tonnes (représentant une valeur de 62.500 francs), en 1893, atteignait 626 tonnes en 1903, sans compter la consommation locale qui s'élevait à plus de 20.000 kgs. Le café figure pour 548.482 fr. dans les exportations de 1907.

La valeur marchande du café a beaucoup varié. Le prix reçu par les planteurs a oscillé entre 150 et 270 francs les 100 kgs.

L'« Union agricole Calédonienne » a créé et déposé la marque « La Roussette », afin d'assurer au café calédonien une marque d'origine et de garantie destinée à l'achalander sur les marchés européens.

Le café de Nouvelle-Calédonie paie, à l'entrée en France, la

moitié du droit qui frappe le café étranger, soit 0 fr. 78 par kg.

M. P. Leroy-Beaulieu (1) estime qu'il serait absolument déraisonnable d'augmenter, comme le demandent les colons, cette prime déjà énorme, colossale même ; ce serait, dit-il, rendre cette culture tout à fait artificielle, gêner les cultivateurs, développer à outrance une production qui probablement amènerait de graves déceptions, en même temps qu'elle priverait la France des ressources nécessaires à son budget.

Nous ne partageons pas cette manière de voir. Nous pensons que la suppression du droit d'entrée exigé du café calédonien produirait d'heureux effets. Elle provoquerait un courant d'émigration vers la Nouvelle-Calédonie, et imprimerait une impulsion non seulement à la culture du café, mais à l'agriculture en général, car le café ne rapporte pas sensiblement avant la troisième année.

La canne à sucre a été pendant longtemps une des principales cultures. Il existe au moins 60 variétés de cannes indigènes poussant un peu partout, les unes dans les marais, les autres dans les terres sèches. La canne a pour ennemi la sauterelle. C'est ce fléau qui a causé la ruine des grandes plantations qui existaient il y a une trentaine d'années.

La consommation locale est d'environ 750.000 kilogrammes de sucre et de 75.000 litres de rhum et tafias de toute qualité. Il y a donc sur place même un élément de prospérité à cette industrie qui est malheureusement presque abandonnée.

Beaucoup d'espèces de tabac ont été et sont encore cultivées dans la colonie où il croît aisément ; il réussit surtout sur l'emplacement des forêts et des broussailles récemment défrichées par le feu, là où les cendres donnent au sol les sels

1. P. Leroy-Beaulieu. *La colonisation chez les peuples modernes*, 5^e édition, t. II, p. 290.

alcalins indispensables. On peut faire dans une année favorable et sur le même pied deux et jusqu'à trois récoltes. Un hectare peut produire dans ces récoltes 1.500 à 2.000 kilogrammes qui mis en manoques se vendraient de 0 fr. 50 à 0 fr. 75 le kilogramme. La consommation locale est d'environ 40 tonnes. Il convient, toutefois, de remarquer que malgré les gros sacrifices que le conseil général s'est imposés pour encourager cette culture (plus de 700.000 francs de primes en 10 ans), les produits qu'on en a retirés n'ont pas été en rapport avec ces sacrifices.

Les essais de culture du mûrier, du vanillier, et de l'indigotier ont donné de bons résultats.

L'arbre à caoutchouc, le Sâ ou Tha et dont le véritable nom scientifique semble être le *Ficus prolixia*, est répandu sur toute l'étendue de la colonie du nord au sud, et sur toutes les îles environnantes, spécialement aux Loyalty et à l'île des Pins. Le Sâ produit d'une façon abondante, et cela dans un temps très court, un excellent caoutchouc qui atteint les cours élevés des sortes les mieux réputées sur les marchés d'Europe.

On trouve également sur la Grande Terre le *Ficus elastica* originaire de la Malaisie et des Indes Orientales. Importé dans la colonie vers 1898, il y réussit très bien. Les échantillons envoyés à Sydney ont été cotés au même prix que le Sâ.

Des essais de plantations du *Ceara* ont été tentés en 1898, mais sans grand succès. Son rendement en latex serait bien inférieur au Sâ. La qualité de ce caoutchouc s'en rapprocherait sensiblement (1).

Le caoutchouc est destiné à devenir une des sources de pros-

1. *Compte-Rendu des Travaux de la Chambre de commerce de Nouméa*. Années 1906-1907 (Nouméa, 1908, p. 67).

périté de la colonie. Le caoutchouc brut est compris pour une somme de 311.023 francs dans les exportations de 1907.

Le coton se plaît en Nouvelle-Calédonie. Il s'est formé à Bourail une société appelée « Union cotonnière de Bourail » et qui s'occupe de faire des essais sur une grande échelle. A la fin de l'année 1907, cent hectares étaient prêts à être semencés en coton ; les colons n'attendaient plus que les graines. L'Union cotonnière de Bourail est, d'ailleurs, appuyée par l'« Association cotonnière coloniale de Paris » qui a déjà mis à sa disposition deux égreneuses, et qui est disposée à acheter le coton récolté, les échantillons qui lui ont été adressés ayant été reconnus marchands.

Le coton deviendra une véritable richesse pour la Nouvelle-Calédonie si on réussit à se procurer la main-d'œuvre pour la récolte.

Le Département a mis à la disposition du chef de la colonie une somme de 5.000 francs destinée à encourager la culture du coton et du caoutchouc.

L'agave croît avec une grande vigueur dans la plupart des terres et là où l'on ne saurait produire autre chose ; ses belles et longues fibres permettraient, si elle était cultivée, la fabrication de cordages aussi solides que ceux du chanvre et plus durables dans l'eau.

L'arachide est cultivée depuis plusieurs années et particulièrement à Bourail où une petite huilerie procure à la consommation locale une huile excellente.

Le ricin est depuis longtemps acclimaté et pourrait être l'objet d'une exploitation en vue de l'exportation de l'huile.

Le tournesol pousse dans les jardins et pourrait donner lieu à une culture régulière.

La luzerne réussit très bien dans les terres profondes et donne jusqu'à 6 et 8 coupes par an.

Les *terrains miniers* occupent à peu près la moitié de la superficie de l'île et renferment presque tous les métaux connus dont quelques-uns, tels que le fer, le nickel et le chrome, en quantité prodigieuse.

Pêche. — Aux richesses du sol et du sous-sol de la Nouvelle-Calédonie il convient d'ajouter celles recelées par la mer qui la baigne.

Les conditions naturelles de la pêche sont, en Calédonie, exceptionnellement favorables. Les récifs qui l'entourent sont des parcs tout préparés pour la pisciculture et constituent une sorte de vivier immense où pullulent les morues, les harengs, les sardines, les homards, une infinité de coquilles, etc. On y trouve en outre, des tortues, des huîtres nacrées et perlières, des biches de mer.

Les premiers Européens qui visitèrent la Nouvelle-Calédonie vinrent y pêcher la biche de mer pour la transporter dans les ports australiens, d'où elle était expédiée en Chine. Longtemps encore après l'occupation française, jusqu'en 1866, la biche de mer fut le principal objet du commerce de la colonie et comptait pour 100.000 francs environ dans ses exportations. Ce commerce a diminué : en 1905 les expéditions n'ont atteint que 6.625 francs. Pourtant, les holothuries ne font pas défaut surtout au nord de la Calédonie.

Malgré l'abondance et la qualité des ressources de la mer dans le voisinage des côtes de la Nouvelle-Calédonie, la colonie importe chaque année une quantité relativement considérable de poissons salés, fumés ou conservés (106.088 francs en 1906).

Il y a quelques années, on a découvert des bancs importants d'huîtres perlières sur la côte nord-ouest de l'île ; malgré l'infériorité des produits, l'industrie nacrée a pris un certain développement. En 1905 il a été exporté pour

67.617 francs de coquillages de nacre. Ce chiffre s'est élevé à 183.173 en 1907.

Les coquillages qui donnent lieu à des transactions commerciales sont les trocas, expédiés de Nouméa sur le marché du Havre, ainsi que l'huître perlière.

Il vient de se créer à Nouméa une industrie pour la fabrication des boutons avec la nacre des burgos et des trocas de toutes qualités. Il y a donc lieu de penser que cette usine sera alimentée tout au moins avec les coquillages de Calédonie, et l'exportation de ceux-ci en sera diminuée naturellement par le fait de ce nouveau débouché.

Par son climat, et sa configuration, la Nouvelle-Calédonie satisfait aux conditions que l'on doit rechercher pour une colonie de peuplement. Par ses richesses naturelles et les produits de son sol, elle possède tous les éléments pour devenir une colonie des plus florissantes.

Il faut examiner si les Français en fait s'y sont établis et s'ils ont tiré parti des ressources variées qu'elle présentait.

PREMIÈRE PARTIE

Colonisation pénale

TITRE PREMIER

Déportés

La déportation, hors du territoire continental, des condamnés politiques, introduite dans les lois françaises par un décret de la Convention en date du 7 juin 1793, fut remplacée, dans l'exécution, par la détention dans une enceinte fortifiée, lorsque les communications avec les colonies furent coupées par la guerre. Le Code pénal de 1810 ne modifie pas cette situation : la déportation est prévue et sera prononcée ; mais le condamné subira la détention tant qu'un lieu de déportation n'aura pas été établi. La loi du 8 juin 1850 combla cette lacune. Elle distingua deux degrés dans la peine : la déportation simple et la déportation dans une enceinte fortifiée ; cette dernière était substituée à la

peine de mort en matière politique abolie par l'article 5 de la constitution de 1848. La vallée de Vaïthau, aux Marquises, fut affectée à la déportation dans une enceinte fortifiée et l'île de Nouka-hiva à la déportation simple.

La répression de l'insurrection communaliste de 1871 exigea la modification des articles 4 et 5 de la loi du 8 juin 1850 fixant les lieux de déportation. On estima que la Nouvelle-Calédonie était de beaucoup préférable aux établissements de l'Océanie et la loi du 23 mars 1872 désigna, comme lieu de déportation dans une enceinte fortifiée, la presqu'île Ducos et, comme lieux de déportation simple, l'île des Pins et l'île Maré. On avait d'abord pensé aux Saintes pour la déportation dans une enceinte fortifiée (1), mais on fit remarquer qu'il valait mieux réunir les deux genres de déportation dans la même colonie, que la Calédonie était déjà un établissement pénitentiaire, qu'enfin le climat des Saintes était réputé pernicieux (2).

Les condamnés à la déportation dans une enceinte fortifiée jouissent, dans les lieux affectés à leur détention, de toute la liberté compatible avec la nécessité d'assurer la garde de leur personne et le maintien de l'ordre ; ils ne sont assujettis à aucun travail.

Les condamnés à la déportation simple jouissent d'une liberté plus étendue, limités seulement par des

1. Une loi du 9 février 1895 a déclaré les Iles du Salut lieux de déportation dans une enceinte fortifiée.

2. *Notice sur la déportation*. Paris, 1874, p. 5.

mesures indispensables pour empêcher les évasions et assurer la sécurité et le bon ordre.

La loi du 25 mars 1873 et le règlement d'administration publique du 10 mars 1877 ont fixé leur condition. Ils ne sont astreints au travail qu'exceptionnellement, en cas de condamnation pour indiscipline ; ils peuvent obtenir des concessions et faire venir leurs familles aux frais du budget de la déportation.

A partir du 29 septembre 1872, date de l'arrivée du premier convoi, 3.924 (1) déportés politiques furent débarqués en Nouvelle-Calédonie.

« Les insurgés parisiens de 1871 n'étaient certes pas la catégorie d'hommes qui convenait le mieux pour peupler une colonie agricole. La plupart d'un naturel inquiet, beaucoup appartenant aux professions libérales, journalistes, professeurs, employés, ou aux élégants métiers de l'industrie parisienne, ébénistes, ciseleurs, graveurs, ayant tous l'esprit de retour, on ne devait guère s'attendre à ce qu'ils fissent souche de colons (2) ».

D'autre part, comme la loi n'imposait pas le travail, beaucoup de condamnés le refusaient et l'Administra-

1. *Notice sur la déportation pour l'année 1877*. Paris, 1880, p. 15.

Il convient d'ajouter que 41 arabes et 24 comoriens condamnés à la déportation furent dirigés sur la Nouvelle-Calédonie les premiers en 1886, les autres en 1891. *Notice pour 1886-95. Transportation*, 1^{er} vol., p. 176 et 178.

2. Paul Leroy-Beaulieu, *De la colonisation chez les Peuples modernes*. Paris, 1902, t. II, page 286.

tion n'avait aucun moyen de les contraindre. Le législateur avait créé au profit des déportés le droit de vivre aux dépens de la société.

Dans ces conditions, la colonisation par les déportés ne pouvait donner de bons résultats.

Cependant les déportés de la presqu'île Ducos, se consacrant forcément à des travaux urbains, ont fait preuve d'habileté, notamment dans l'industrie du meuble. A l'île des Pins, les déportés simples ont construit des bâtiments, tracé des routes, fait du jardinage. Ils tiraient un excellent parti des légumes qu'ils cultivaient.

En 1877, le produit des ventes s'est élevé à une somme totale de 316.167 francs dont 75.365 francs à la presqu'île Ducos et 240.802 francs à l'île des Pins. Dans cette dernière somme figurent 80.697 francs provenant de la culture maraîchère et des basses-cours ; ce dernier produit seul a donné un revenu de 9.567 fr. pour toute l'année. Il est vrai que l'Administration opérait gratuitement tous les transports de l'île des Pins à Nouméa (1).

Deux à trois cents déportés furent autorisés à résider à Nouméa ou ailleurs au service d'autrui ou pour leur compte.

Une ferme modèle pour l'élevage, fondée à Uaraï, et quelques concessionnaires établis à Moindou, ne donnèrent aucun résultat satisfaisant.

Après la loi d'amnistie de 1880, quelques déportés

1. *Notice sur la déportation*. Paris, 1880, p. 7.

qui avaient réussi sont restés en Calédonie et n'ont pas profité du droit de rentrer en France.

« Il ne faut pas se dissimuler que le caractère politique de la déportation sera toujours un obstacle à la fondation d'établissements de colonisation sérieuse (1) ».

Néanmoins les déportés créaient toujours dans l'île un marché. L'agriculture en éprouva de l'impulsion, l'industrie aussi et le chiffre des exportations de la Nouvelle-Calédonie prit quelque importance.

1. *Notice sur la déportation*. Paris, 1880, p. 12.

TITRE II

Relégués.

I

But et historique de la relégation.

La relégation, établie par la loi du 27 mai 1885, est une peine accessoire prononcée par les tribunaux contre les individus qui dans un intervalle de dix ans, non compris la durée de toute peine subie, ont encouru un certain nombre de condamnations de droit commun. Elle a pour objet principal d'éloigner de la métropole les individus mêmes que la loi pénale ne frappe que de condamnations relativement courtes, mais qui, par l'habitude, la professionnalité de leurs méfaits, constituent un danger pour la sécurité publique, en même temps qu'ils manifestent une perversité incurable, un état de révolte systématique contre la loi et la société.

Cette idée de débarrasser la France « des vagabonds

qui n'ont d'autre occupation que celle que leur libertinage leur procure et qui ne tirent souvent leur subsistance que des crimes où la débauche les entraîne » n'est pas nouvelle. Une déclaration royale du 8 janvier 1719 établissait la « peine d'être transportés dans nos colonies » contre les condamnés aux galères et les bannis qui « même après le temps de leur condamnation expiré » seraient trouvés « en la bonne ville de Paris, faubourgs et banlieue d'icelle » (1).

Le Code pénal de 1791 (2) prévoyait que les condamnés de droit commun, *coupables de récidive d'un délit emportant une peine afflictive et infamante* seraient déportés. Il s'agissait bien en l'espèce d'une situation analogue à la relégation actuelle, mais appliquée uniquement aux récidivistes de crimes. Fort Dauphin, à Madagascar, était désigné comme lieu d'internement de ces récidivistes (3).

Le décret du 24 vendémiaire an II créa une autre cause de déportation analogue à la relégation. *Tout mendiant* ayant un domicile, *repris en troisième récidive*, *tout vagabond repris une seconde fois*, était condamné à la déportation pour une durée de huit ans au moins. Il devait, pendant cette période de temps, travailler pour le compte de la nation et ne recevoir

1. Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises*. XXI, p. 169-171.

2. Code pénal (25 sept. 1791), I^{re} partie, titre II, art. 1.

3. Décret du 11 brumaire an II, sur le rapport du représentant Gouly. Cf. *Moniteur* (réimpression), XVIII, p. 323-324.

que le sixième de son salaire ; à l'expiration de sa peine il était mis en possession d'un terrain et travaillait pour son propre compte.

On peut citer dans le même ordre d'idées le décret du 8 décembre 1851 (1) qui déclara que tout repris de justice en rupture de ban pourrait être transporté par mesure de sûreté générale, pour une durée de 5 à 10 ans, dans une colonie pénitentiaire, à Cayenne ou en Algérie, où il serait astreint au travail.

Le 1^{er} décembre 1881, plusieurs membres de la Chambre des députés déposèrent la proposition suivante :

« Tout individu condamné trois fois pour vol, escroquerie, abus de confiance, vagabondage ou rupture de ban pourra, en cas de quatrième récidive, être, par le jugement correctionnel qui le frappera, condamné, pour une période de temps qui n'excédera pas vingt années et ne sera pas inférieure à cinq, à la déportation dans une colonie à ce spécialement affectée. »

Cette proposition fut bientôt suivie de plusieurs autres. M. Fallières, Ministre de l'Intérieur, présenta un projet de loi sur la même question. D'après ce projet qui différait peu de celui qui avait été soumis aux délibérations de la Chambre le 16 février 1882, par MM. Waldeck-Rousseau et Martin Feuillée, la relégation des récidivistes devait être perpétuelle ; cependant,

1. Ce décret s'appliquait également aux individus reconnus coupables d'avoir fait partie d'une société secrète.

au bout de cinq ans de bonne conduite, le condamné pourrait être autorisé à rentrer en France.

La discussion a commencé à la Chambre le 21 avril 1883 ; l'ensemble du projet fut voté le 29 juin suivant et renvoyé au Sénat le 27 octobre de la même année.

D'après les dispositions adoptées par la Chambre, la relégation étant une mesure de police vis-à-vis de *libérés*, le récidiviste devait être laissé libre sur le lieu d'internement.

Les colonies pénitenciaires protestèrent énergiquement contre ce système.

Dans une lettre adressée au Ministre le 9 mars 1884, le Gouverneur de la Guyane s'exprime ainsi :

« Quand il s'agit de la déportation ou de la relégation aux colonies en masse, par fractions de 600 à 800 tous les trois ou quatre mois, tous les six mois, si l'on veut, de ces rebuts dangereux de la société qu'on appelle les récidivistes et qui ont été si bien définis au cours de la discussion, comme étant des malfaiteurs d'habitude et incorrigibles, sur lesquels les lois ordinaires n'avaient plus aucun moyen d'action ; quand il s'agit de ces hommes que l'on ne croit plus pouvoir conserver sans danger en France où l'on a : administration fortement constituée et société puissante, gendarmerie, police ordinaire, police secrète, télégraphes, chemins de fer, en un mot tous les plus puissants moyens d'information, de communication et d'action ; quand on se met en face des conséquences de l'envoi à la Guyane en l'état de liberté absolue sous le régime du droit commun et avec la certitude des moyens

d'existence aux frais de l'Etat, des récidivistes dont la métropole veut, avec raison, se débarrasser, n'est-il pas bien naturel de songer à une forte discipline, basée sur le travail (1) ? »

Dans une note parue dans le *Temps*, du 18 juin 1884, M. Léveillé, professeur à la Faculté de droit de Paris, déclarait à son tour la théorie des « récidivistes en liberté » une « utopie dangereuse », surtout au point de vue économique. On ne fonde des colonies, disait-il, que par le travail intense, accumulé, des masses et des années. Or, le récidiviste, s'il ne peut être légalement contraint au travail en fait, ne s'y pliera pas. Et M. Léveillé, rappelant très à propos l'expérience récente de la déportation, qui aurait dû, cependant, « éclairer la Chambre des députés à la lumière brutale des faits », concluait : « Le relégué de 1884, si le régime d'une pleine et entière liberté lui est concédé, imitera, dans son inertie raisonnée, le déporté de 1871 ; et nous aurons une fois de plus justifié cet axiome qu'on ne colonise pas avec des oisifs, pas plus qu'on ne fait marcher une locomotive sans charbon (2) ».

Ces réclamations eurent un écho.

Le Sénat modifia ainsi qu'il suit le second paragraphe de l'article 1^{er} : « Seront déterminés par décrets, rendus en forme de règlement d'Administration publique les lieux dans lesquels pourra s'effectuer la relégation,

1. *Notice pour 1887* (relégation), Paris, 1889, p. 162.

2. Article reproduit dans la *Revue pénitentiaire*, 1884, p. 690 et suiv.

les mesures d'ordre et de surveillance auxquelles les relégués pourront être soumis par nécessité de sécurité publique et *les conditions dans lesquelles il sera pourvu à leur subsistance, avec obligation du travail à défaut de moyens d'existence dûment constatés* ».

La Chambre adopta les dispositions votées par le Sénat et la loi sur la relégation des récidivistes fut promulguée le 27 mai 1885.

II

Régime de la Relégation.

La relégation consiste dans l'internement perpétuel sur le territoire des colonies ou possessions françaises. Elle s'applique aux récidivistes qui ont encouru un certain nombre de condamnations définies par l'article 4 de la loi.

La loi de 1885, et ce sont là des différences capitales avec la loi de 1854 sur la transportation, prévoit : dans son article 13, que le relégué pourra momentanément sortir du territoire de relégation en vertu d'une autorisation spéciale donnée, soit par l'autorité supérieure locale, soit par le Ministre, suivant la durée et le lieu de la permission (1) ; et dans son article 16, que le relé-

1. Aux termes du § 3 de l'art. 6 de la loi du 30 mai 1854, le transporté libéré astreint à la résidence peut quitter momentanément la colonie en vertu d'une autorisation expresse du gouverneur, mais il ne peut, en aucun cas, être autorisé à se rendre en France.

gué pourra, à partir de la sixième année de sa libération, introduire une demande tendant à se faire relever de la relégation en justifiant de sa bonne conduite, des services rendus à la colonisation et de moyens d'existence.

Le décret du 26 novembre 1885, réglemente l'application de la loi du 27 mai 1885. Il distingue entre la relégation individuelle et la relégation collective.

La première consiste dans l'internement en telle colonie ou possession française déterminée, des relégués admis à y résider en *liberté*, sous certaines conditions. C'est une faveur accordée aux relégables qui, après examen de leur conduite, justifient de moyens d'existence, notamment par l'exercice de métiers, sont reconnus aptes à recevoir des concessions ou sont autorisés à contracter des engagements de travail pour le compte de l'Etat, des colons ou des particuliers. La relégation individuelle est spécialement régie par un décret du 25 novembre 1887.

La relégation collective consiste dans l'internement sur un territoire déterminé (en l'espèce Guyane et Nouvelle-Calédonie) des relégués qui n'ont pas été jugés susceptibles de bénéficier de la relégation individuelle. Ils peuvent d'ailleurs, par la suite, obtenir cet avantage.

Des groupes ou détachements de relégués collectifs, choisis parmi ceux ayant une constitution vigoureuse et présentant des garanties de bonne conduite, peuvent être envoyés temporairement sur le territoire des diverses colonies. Ces groupes prennent alors le titre

de « sections mobiles » et sont mis à la disposition des services publics ou des particuliers pour être employés sur des chantiers de travaux ou sur des exploitations agricoles minières ou forestières (1).

Le décret du 26 novembre 1885 s'est préoccupé de former, soit en France, dans les maisons pénitentiaires normales, soit aux colonies, des dépôts préparatoires (2) à la vie coloniale. Les relégués y sont formés, soit à la culture, soit à l'exercice d'une profession, en vue des engagements de travail à contracter et des concessions de terre à obtenir.

Ils sont ensuite répartis, sous la surveillance des agents de l'Etat dans des ateliers, chantiers de travaux publics, exploitations agricoles ou minières ; les domaines particuliers pouvant être assimilés aux établissements publics.

Les chantiers et les pénitenciers des transportés sont toujours distincts des chantiers et pénitenciers des relégués : ces deux catégories de condamnés ne doivent avoir aucun rapport.

Les relégués collectifs sont rémunérés en raison de leur travail sous réserve d'une retenue qui ne peut excéder le tiers de la rémunération. D'après l'article 36 du décret, ils peuvent recevoir du dehors des offres d'occupation et bénéficier même de concessions : ces

1. Les sections mobiles prévues par le règlement du 26 novembre 1885 ont été organisées par le décret du 18 février 1888.

2. Les dépôts de préparation dans les colonies pénitentiaires ont été organisés par un décret en date du 5 sept. 1887.

deux facultés n'entraînant pas d'ailleurs forcément le bénéfice de la relégation individuelle.

Un décret du 23 février 1900 (1) a déterminé les conditions dans lesquelles les relégués pourraient être mis à la disposition des particuliers. Ce règlement s'est inspiré dans ses lignes générales des dispositions du décret du 13 décembre 1894, concernant l'emploi de la main-d'œuvre des condamnés aux travaux forcés. Aux termes du décret de 1900 les relégués collectifs sont admis au bénéfice de l'engagement chez les particuliers, s'ils s'en rendent dignes par leur bonne conduite et leur assiduité au travail pendant six mois au minimum ; leurs engagements sont consentis pour un an, et renouvelables ; s'ils abandonnent sans motif sérieux leur chantier de travail, ils sont exclus pour un an du bénéfice d'un nouvel engagement, sans préjudice des peines disciplinaires, s'il y a lieu. De leur côté, les engagistes sont tenus d'assurer à leur engagé : 1° un salaire dont le minimum est de 0 fr. 50 par jour (deux dixièmes de cette somme revenant à l'Etat, qua-

1. Jusqu'au décret du 23 fév. 1900, les engagements ont été réglementés par des arrêtés locaux. Voir pour la Nouvelle-Calédonie, arrêtés des 11 sept. 1889 (*Notice pour* 1888-90, p. 247) ; 10 nov. 1892 (*Notice pour* 1891-93, p. 246) ; 26 sept. 1895 (*Notice pour* 94-95, p. 151). Aux termes de l'arrêté du 11 sept. 1889, le salaire journalier payé par l'engagiste s'élevait à 1 fr. 30, nourriture non comprise. Les arrêtés de 1892 et de 1895 ont modifié celui de 1889 en ce qui concerne les frais d'hospitalisation et le cautionnement en vue de le mettre en harmonie sur ce point, avec la réglementation concernant les transportés.

tre dixièmes au pécule réservé de l'assigné, les quatre autres dixièmes, qui constituent le pécule disponible, étant directement remis à l'intéressé par son engage) ; 2° un logement salubre ; 3° une ration en nature et au moins égale à la ration réglementaire ; 4° les soins médicaux jusqu'à l'hospitalisation. D'autre part, l'employeur doit fournir un cautionnement. L'administration approuve les contrats, en surveille rigoureusement l'exécution et se réserve, tout droit d'annulation des engagements, de retrait ou de réintégration.

Un décret du 31 juillet 1904, a modifié l'article 15 du décret du 23 février 1900, afin de permettre au relégué de bonne conduite qui sera pourvu d'un emploi en dehors des établissements pénitentiaires de la colonie d'être dispensé du port du costume pénal pendant la durée de son engagement.

Le régime des concessions de terrains, à accorder aux relégués dans les colonies pénitentiaires, a été déterminé par un décret du 8 mai 1899. Ce décret, qui reproduit dans son ensemble la teneur du règlement du 18 janvier 1895 sur les concessions aux transportés contient néanmoins quelques dispositions particulières, en raison de la situation dans laquelle se trouvent les relégués. C'est ainsi que la concession provisoire ne peut devenir définitive qu'au bout de sept ans et encore sous la réserve que le relégué, pendant ce délai, aura obtenu ou n'aura pas perdu le bénéfice de la relégation individuelle.

III

La Relégation à la Nouvelle-Calédonie.

A. — *Causes qui ont fait choisir la Nouvelle-Calédonie comme lieu de relégation.*

Aux termes de l'article 4 du décret du 26 novembre 1885 la relégation individuelle doit être subie dans les diverses colonies ou possessions françaises ; la relégation collective dans les territoires de la colonie de la Guyane et, si les besoins l'exigent, de la Nouvelle-Calédonie ou de ses dépendances déterminés et délimités par décrets ; enfin, il peut être envoyé temporairement, sur le territoire des diverses colonies, des groupes ou détachements de relégués à titre collectif pour être employés sur les chantiers de travaux publics.

En fait, la relégation dans les colonies non pénitentiaires n'existe pas, parce que ces colonies s'y refusent (1) absolument.

Deux circulaires (2) du service des colonies, en date

1. Jusqu'à la loi du 13 avril 1900, la Métropole aurait pu, il est vrai, forcer les colonies non pénitentiaires à recevoir des relégués individuels, car elle supportait une grande partie des dépenses de police de ces colonies. Il n'en est plus de même aujourd'hui, l'article 33 de la loi précitée ayant mis à la charge des budgets locaux toutes les dépenses civiles et de gendarmerie.

2. *Notice pour 1887*, p. 24, 194 et 236. Mayotte et Diego-

des 10 novembre 1885 et 2 avril 1886, avaient prescrit aux administrations coloniales d'étudier s'il ne serait pas possible d'employer les relégués à des travaux d'utilité publique et si ceux admis au bénéfice de la relégation individuelle ne pourraient pas trouver certaines facilités pour s'établir et vivre du produit de leur travail. Toutes les colonies ont répondu par une fin de non-recevoir en s'appuyant, soit sur la situation économique de nos possessions d'outre mer, soit sur le prix peu élevé de la main-d'œuvre indigène comparé à celui qu'il serait nécessaire d'attribuer aux relégués pour leur permettre de faire face à leurs dépenses d'entretien, soit enfin sur la répugnance manifestée par nos colonies au point de vue du contact possible avec cette population de malfaiteurs d'habitude.

Forcé fut à l'administration métropolitaine de diriger les relégués sur les colonies pénitentiaires.

La Guyane fut tout d'abord désignée pour recevoir « ce genre de colons ». Mais la fièvre jaune sévissant dans cette colonie, on se résolut à envoyer les relégués à la Nouvelle-Calédonie. Un décret du 20 août 1886 désigna l'île des Pins comme lieu de relégation collective (1).

Le premier convoi de relégués est arrivé à la Nou-

Suarez, après avoir demandé quelques relégués individuels ont déclaré n'en vouloir à aucun prix.

1. L'île des Pins n'a été désignée qu'après qu'on s'était rendu compte de l'impossibilité d'une relégation aux Loyalty (*Notice sur la relégation*. Paris, 1889, p. 158).

velle-Calédonie le 25 janvier 1887 ; le dernier, le 25 février 1897.

L'effectif des relégués présents dans la colonie comprenait aux dates suivantes :

Dates	Hommes		Femmes (1)		Totaux		
	Relégués collectifs	Relégués individuels	Relégués collectives	Reléguées individuelles	Hommes	Femmes	Total général
31 déc. 1887	394	»	»	»	394	»	394
» 1890	1.139	»	179	»	1.439	179	1.318
» 1893	2.452	149	229	68	2.301	297	2.598
» 1895	2.383	356	262	77	2.739	339	3.078
» 1896	2.478	247	260	95	2.725	355	3.080
» 1897	2.411	365	238	129	2.776	367	3.143
» 1898	2.174	467	201	134	2.641	335	2.976
» 1899	2.010	504	198	120	2.514	318	2.832
» 1900	1.864	559	196	128	2.423	324	2.747
» 1902	1.524	636	188	106	2.160	294	2.454

Ce tableau appelle une remarque : le nombre des relégués collectifs, aussi bien parmi les hommes que parmi les femmes, est beaucoup plus considérable que celui des relégués individuels : cela provient de ce que la relégation individuelle est une faveur.

1. Une loi du 19 juillet 1907, a remplacé pour les femmes, la relégation par l'interdiction de séjour.

B. — *Utilisation de la main-d'œuvre des relégués.*

« Le récidiviste est mal préparé à la vie coloniale ; sauf de rares exceptions, ce paresseux, ce vagabond n'a appris, dans les prisons où il a passé une grande partie de son existence, que des métiers tout à fait inutilisables aux colonies : délisser ou trier des chiffons, casser des noix, découper des boutons, confectionner des chaussons, tresser des paniers, fabriquer des galoches, des cannes et des balais. On peut affirmer qu'il n'existe pas, au départ de France, plus de 5 o/o d'ouvriers pouvant être sérieusement utilisés au moment de leur arrivée dans les colonies pénitenciaires (1). »

« Explique qui pourra comment il se fait que cette population des relégués soit si impopulaire en Nouvelle-Calédonie. Ils sont traités en parias et jusqu'à l'appellation qu'on leur donne « pièces du Chili » dans le jargon populaire, dénote la répugnance qu'on a pour eux ». (2) M. Bernard (3) en donne la raison : « On peut dire que le forçat et le récidiviste sont arrivés presque au même point en suivant des chemins fort différents : l'homme de la Cour d'assises arrive au bagne avec toute sa force, toute son énergie, tout son

1. *Notice pour 1887* (Relégation), p. 13 et 35. Cf. dans le même sens *Notice pour 1888-90*, pour 1894-1895, pour 1900, pour 1901.

2. *Notice pour l'Exposition de 1900*, p. 65.

3. Bernard, *l'Archipel de la Nouvelle-Calédonie*, p. 401.

caractère, dans lequel le pire n'est pas sans parfois un alliage de bon. Tandis que l'homme de la correctionnelle n'a plus, depuis longtemps, ni ressort ni courage. »

On ne s'étonnera donc pas si la colonisation par les relégués n'a pas donné de bons résultats.

Nous pouvons passer sous silence les relégués mis en concession. Il y avait quatre concessionnaires au 31 décembre 1901 et ce nombre ne s'est guère accru depuis.

L'Administration pénitentiaire, les services publics et les particuliers ont essayé de tirer parti de cette main-d'œuvre.

L'Administration a employé les relégués à l'île des Pins, à la Ouaménie, à la Baie du Prony.

A l'île des Pins, les relégués ont été occupés à des travaux de réparation des bâtiments autrefois affectés à la déportation et abandonnés depuis près de huit ans, à la création de camp, à la construction de cases, de cachots, d'un hangar, d'un quartier pour les impotents du bâtiment destiné à la justice de paix de Uro, à l'édification des grandes cases des femmes reléguées et aux travaux nécessaires pour augmenter le débit de la conduite d'eau (1).

Les routes et chemins, existant du temps de la déportation, étaient envahies par les ronces et les herbes : les relégués les ont refaits. A la fin de l'année 1893, les

1. *Notice pour 1888-1890*, p. 38. Cf. *Notice pour 1891-1893*, p. 29.

routes ci-après indiquées étaient rendues carrossables :

1° De Kuto à Gadji ;

2° De Gadji à Vao, par la route circulaire ;

3° De Vao à Kaa ;

4° de Kaa à la mer et de la baie de la Corbeille à Uraméo (cette dernière sous bois).

En outre les études nécessaires avaient été faites pour entreprendre les années suivantes :

1° Une route de Gadji à Uapan et divers chemins secondaires allant de la route n° 1 à la mer ;

2° Deux routes traversant le plateau pour relier la côte ouest à la côte est ; la première allant d'Uro à Watchia, la seconde de Uamen à Uapan (1).

Les terrains autrefois cultivés par les déportés étaient également envahis par les broussailles ; il a fallu les défricher. A la fin de 1887, les relégués avaient mis en rapport (2) 79 hectares, savoir :

Maïs	60 hectares
Haricots	9 —
Légumes divers . . .	10 —

D'autre part, des essais de culture ont été entrepris avec succès à la ferme d'Uro, à Uamen et à Uaméo. Dans ces deux derniers centres, on a défriché de vastes terrains qui ont été plantés en manioc, en haricots et en maïs. Il existait sur ces différents points au 31 décembre 1893, 20.000 pieds de manioc en rapport,

1. *Notice pour 1891-1893*, p. 29.

2. *Notice pour 1887*, p. 45.

et l'on avait récolté 14.000 kilos de maïs et 2.000 kilos de haricots (1).

« On a planté et semé du santal, 1.000 pins, 900 acacias, 800 bois de rose, 600 lilas de Perse, 500 cohous, 500 chênes gris. Une pépinière a été installée derrière la ferme d'Uro, et on y a mis en terre des plants de manguiers, d'orangers, de pêchers, de pommiers cannelle et de goyaviers, destinés à être expédiés par la suite sur les différents centres de la colonie (2). » En 1899 (3), les cultures s'étendaient sur une superficie de 92 hectares.

Le troupeau de la ferme d'Uro a assuré les besoins de l'hôpital en lait, beurre et fromage et l'administration a pu céder une partie de ses produits au personnel.

Des relégués de l'île des Pins sont ou ont été également employés à l'exploitation du bois et des carrières de l'île, ainsi qu'aux ateliers de la relégation.

Le Département avait demandé la création à l'île des Pins des ateliers d'habillement et de chaussures, destinés à assurer les besoins du personnel condamné de la transportation et de la relégation : cette mesure devait permettre de rendre aux travaux les plus pénibles de la colonisation et d'utilité publique les forçats employés à l'île Nou comme tailleurs et comme cordonniers (4).

1. *Notice pour 1891-1893*, p. 30.

2. *Notice pour 1894-1895*, p. 30.

3. *Notice pour 1899*, p. 62.

4. *Notice pour 1887*, p. 402.

« L'atelier d'habillement a donné satisfaction à toutes les commandes et pourvu largement les magasins de l'administration. Cet atelier a occupé environ 105 hommes donnant 31.632 journées de travail (1). »

Un règlement d'administration publique en date du 12 février 1889 a constitué une « section mobile » pour être affectée jusqu'à nouvel ordre au domaine de la Ouaménie. Les relégués qui en faisaient partie devaient être employés à des travaux de route, de défrichement et d'assainissement en vue de l'installation sur ledit domaine de colons libres ou de récidivistes admis au bénéfice de la relégation individuelle et choisis principalement parmi les relégués de la section mobile (2).

Les routes reliant la Ouaménie à Bouloupari et à La Foa furent améliorées, des bœufs et des charrues envoyées de Bourail permirent de défricher environ 60 hectares de terre et une partie de la forêt après avoir été débroussée, fut transformée en plantations de caféiers ; 15 maisons furent édifiées ; on y installa enfin des paddoks et une scierie à vapeur. En 1890, 15 familles de colons venues de France ont été mises en concessions sur la Ouaménie (3).

En 1897 la section mobile de la Ouaménie n'ayant plus de travaux à exécuter sur ce point fut déplacée par un règlement d'administration publique du 12 février et envoyée à la baie de Prony (4).

1. *Notice pour* 1899, p. 64.

2. *Notice pour* 1888-90, p. 9.

3. *Notice pour* 1888-90, p. 38-40.

4. *Notice pour* 1897, p. 2.

Le territoire de l'île des Pins, affecté par le décret du 20 août 1886 à l'internement des relégués collectifs, étant devenu trop restreint pour permettre d'occuper tous les détenus de cette catégorie, le Département a dû rechercher s'il ne serait pas possible de créer sur la Grande Terre un établissement suffisamment isolé des pénitenciers de la transportation où pourraient être utilisés, conformément à l'article 32 du décret du 26 novembre 1885, un certain nombre de récidivistes. La baie du Prony, où l'administration pénitentiaire possédait une importante exploitation forestière, ayant paru remplir toutes les conditions désirables pour cette destination un décret du 2 mai 1889 a désigné ce centre pour recevoir des relégués collectifs (1).

Il ne fut conservé à l'île des Pins que le nombre d'hommes strictement nécessaires pour former les ateliers d'habillement et de chaussures dont il a été parlé plus haut.

L'exploitation forestière de la baie du Prony a continué à donner de bons résultats ; des cases ont été construites au camp Sebert et à la ferme Nord. On a établi une voie ferrée de 5 kilomètres dont une partie se prolonge jusqu'à l'appontement qui relie le camp de la baie du Nord à la forêt Nord et sert à transporter les bois de la forêt au port d'embarquement. Une autre voie dessert également les magasins et ateliers du camp Sebert (2).

1. *Notice pour 1888-1890*. Paris, 1895, p. 9-10.

2. *Notice pour 1891-93*, p. 30.

En 1900 (1), l'effectif des relégués internés à la baie du Prony était réparti ainsi qu'il suit : 23 hommes au service intérieur, 13 aux magasins, 30 au service de la flottille pénitentiaire, 115 aux travaux de réparations, 17 au service télégraphique, 22 aux travaux de culture. Les relégués affectés à l'exploitation forestière ont produit :

Bardeaux	2.100
Bois en grume.	530 mc. 255
Madriers.	104 mc. 997
Voliges	2.182 mètres
Bois à brûler	9.862 st. 721
Charbon de bois	35.681 kg.

Les services publics ont su tirer un assez bon parti des relégués. Nous citerons les travaux accomplis notamment par le service de l'artillerie (2), la confection de plusieurs bâtiments de l'hôpital militaire, les travaux de réfection intérieure des casernes et des vastes bâtiments de la direction de cette arme.

D'autre part, les services administratif et de la marine ont occupé des corvées et des boulangers dont ils étaient satisfaits. Le nombre des relégués mis à la disposition des services publics était de 150 en 1902.

Le tableau ci-dessous donne le nombre des relégués engagés par les particuliers :

1. *Notice pour 1900*, p. 51-53.

2. Les relégués cédés au service de l'artillerie étaient internés à l'îlot Brun.

Dates	Hommes	Femmes	Total
31 déc. 1890	211	6	217
» 1893	168	16	184
» 1895	43	47	90
» 1896	153	39	192
» 1898	485	36	521
» 1899	477	45	522
» 1900	478	42	520
» 1902	330	46	376

La plupart de ces individus sont employés aux travaux de mines. Un contrat conclu, le 1^{er} mars 1890 par le département avec la société d'exploitation des mines de la Nouvelle-Calédonie, autorisa cette compagnie à employer un certain nombre de relégués dont le chiffre maximum fut fixé à 400 et le minimum à 200. Le prix de la cession de la main-d'œuvre était fixé à 1 fr. 83 ; le contrat devait prendre fin le 31 décembre 1892. La société ne demanda à recevoir le contingent que dans les premiers jours de janvier 1891 et les hommes mis à sa disposition furent envoyés à Nakety. Parmi les relégués qui avaient contracté des engagements de travail, quelques-uns reprirent leurs habitudes de débauche et d'intempérance et furent immédiatement réintégrés au dépôt et remplacés chez leur engageur ; d'autres, au contraire, et ce furent les plus nombreux, se conduisirent bien (1).

1. *Notice pour 1888-90*, p. 40-41.

A partir de 1898, les compagnies minières ont eu recours à la main-d'œuvre des relégués dans une grande mesure.

« La meilleure utilisation obtenue, c'est pour les travaux de mine. Déjà depuis longtemps, bon nombre d'exploitations minières employaient des relégués. Mais l'administration ne tirait pas un grand profit de cette main-d'œuvre. Cependant il y a environ six mois, il vint à l'idée de l'administration de faire l'essai de cette main-d'œuvre sur les grandes exploitations des mines de nickel. L'expérience, d'abord tentée sur un groupe de 50 relégués, ayant réussi, fut continuée et à ce jour il y a près de 450 hommes de cette catégorie répartis sur les mines de la baie du Sud et de Kouavva (1). »

Par suite de la suspension des envois de condamnés à la Nouvelle-Calédonie les relégués utilisables deviennent de plus en plus rares.

En résumé, on a obtenu de la main-d'œuvre des relégués tout ce qu'elle pouvait donner. D'autre part, la relégation, comme la déportation, créait dans l'île un marché dont le commerce et l'industrie bénéficiaient.

1 *Notice pour l'Exposition de 1900*, p. 66.

TITRE III

Les Transportés

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE ET BUT DE LA LOI DU 30 MAI 1854.

CHOIX DE LA NOUVELLE-CALÉDONIE

COMME LIEU DE TRANSPORTATION

I

Pendant longtemps, en France comme ailleurs, le législateur semble n'avoir eu en vue, dans la punition infligée au criminel, que la vengeance de l'offense et l'utilisation de ce criminel au profit de l'Etat. Lorsqu'on eut besoin de bras pour manier les rames des galères dans la Méditerranée, on eut recours à ceux des condamnés, et ils composèrent les chiourmes avec les Turcs et les Barbaresques faits prisonniers et désignés sous le nom d'esclaves. Sous François I^{er}, la peine

des galères prenait place dans les lois pénales après la peine de mort. Mais de la réformation morale des criminels, ni la loi ni ceux qui l'appliquaient ne semblaient avoir souci.

Pendant le cours du xviii^e siècle, les progrès de la marine à voile et de l'armement des vaisseaux rendirent l'usage des galères de plus en plus rare. Il fallut alors, pour loger les forçats, construire des bagnes dans les ports, d'abord à Marseille et à Toulon, plus tard à Rochefort et à Brest, et, pour utiliser leurs bras, les affecter aux travaux de ces ports.

La loi du 25 septembre 1791 substitua la peine des fers à celle des galères.

Enfin, le Code pénal de 1810 remplaça les fers par les travaux forcés.

L'article 15 de ce Code prescrivait que les condamnés aux travaux forcés seraient employés aux travaux les plus pénibles. Il laissait l'alternative de leur attacher un boulet au pied, ou de les enchaîner par couples de deux, lorsque la nature de leur travail le permettrait.

Comme la loi n'indiquait pas le lieu d'exécution de la nouvelle peine, celle-ci fut subie dans les bagnes.

Le texte précité fut pendant quelques années appliqué rigoureusement au plus grand nombre de condamnés.

Mais dans la suite le boulet et l'accouplement tombèrent en désuétude, les travaux n'eurent plus de forcé que le nom.

De vives critiques furent alors dirigées contre les bagnes.

Les bons esprits considéraient comme un fléau et un danger la présence du rebut de l'humanité dans l'intérieur des ports, en contact fréquent avec les ouvriers civils ou les marins de nos équipages, et au milieu de constructions et d'approvisionnements de la plus grande valeur. Les forçats commettaient dans cette situation de nombreux vols et trouvaient, pour l'écoulement de leurs produits, des complices et des receleurs dans la population libre et dans leurs surveillants mêmes. Il s'était créé autour des bagnes comme une atmosphère de vice, une agglomération de gens sans aveu qui tiraient leurs principaux moyens d'existence de ces relations coupables avec la population pénale.

Déjà en 1821, le mal était devenu assez considérable pour que le gouvernement de cette époque résolut de supprimer les bagnes et projetât de substituer à la peine des travaux forcés celle de la *Transportation*. En 1827, quarante-deux conseils généraux consultés sur ce projet, lui donnaient leur assentiment.

L'idée de la *Transportation* reparut pour la seconde fois dans les Chambres françaises en 1846 lors de la discussion d'un projet de loi sur les prisons et sur les bagnes présenté par M. Duchâtel, mais elle ne reçut pas du gouvernement un accueil favorable.

La commission d'enquête sur la marine réunie en 1848, sous la présidence de M. Dufaure, se plaçant au point de vue de la moralisation des condamnés et de leur isolement du reste de la société, se prononça nettement pour la suppression des bagnes dans les

ports et pour l'étude des moyens propres à remplacer par la *Transportation* la peine des Travaux forcés alors en vigueur.

Les troubles politiques de 1848 devaient faire mettre la question sérieusement à l'étude.

La Constituante demanda la réforme de notre législation pénale. Bientôt après la Législative votait la loi du 8 juin 1850 sur la déportation (1) et prenait en considération une proposition de MM. Bouvilliers et Dupetit-Thouars, dans laquelle apparaissait de nouveau l'idée de la *Transportation*.

Dans un message du 22 novembre de la même année, Louis Napoléon s'exprimait en ces termes : « Six mille condamnés renfermés dans nos bagnes grèvent le budget d'une charge énorme, se dépravent de plus en plus et menacent incessamment la société. Il me semble possible de rendre la peine des travaux forcés plus efficace, plus moralisatrice, moins dispendieuse et plus humaine en l'utilisant au progrès de la colonisation française ».

La question était donc reprise à un point de vue général. « Cette fois, c'était une réforme pénale que l'on voulait réaliser, une colonisation à l'instar de celle qu'avait fondée l'Angleterre, une sorte d'évolution du droit criminel où l'on espérait trouver le double avantage de donner à la sécurité publique des garanties plus sérieuses, de rendre la répression plus

1. Voir *suprà*, page 27.

humaine et de la moraliser en l'utilisant au profit de la colonisation française (1). »

Le projet qui fut à cette époque délibéré dans le sein d'une commission n'allait pas jusqu'à substituer la déportation aux travaux forcés, il la combinait avec cette peine, il l'y ajoutait comme tempérament, comme récompense du repentir, comme refuge aux hommes de bonne volonté.

Une seconde commission instituée le 21 février 1851, sous la présidence de l'amiral, baron de Mackan, en vue du choix de la colonie pénitentiaire, opta pour la Guyane. La France ne possédait guère à cette époque que cette contrée qui fut assez étendue et assez peu peuplée pour se prêter au développement indéfini d'une immigration pénitentiaire (2).

Les nouveaux troubles politiques déplacèrent momentanément la question. Mais après le décret-loi du 8 décembre 1851 (3) concernant, les repris de justice en rupture de ban et les individus reconnus coupables d'avoir fait partie d'une société secrète, l'idée de la transportation des condamnés aux travaux forcés fit de nouveaux progrès.

Le 20 février 1852, la transportation fut offerte comme une faveur aux forçats en cours de peine et plus de trois mille d'entre eux l'acceptèrent spontanément.

1. *Notice sur la Transportation pour l'année 1865*. Paris 1867, p. 2.

2. *Notice pour 1865*, p. 3.

3. Voir *suprà*, page 34.

En attendant que le Gouvernement pût associer le Corps Législatif à son œuvre, il détermina le régime de la transportation, par le décret du 27 mars 1852, dont les dispositions essentielles se retrouvent dans la loi du 30 mai 1854.

Un autre décret en date, du 20 août 1853, décida que les individus d'origine asiatique ou africaine, condamnés aux travaux forcés ou à la réclusion par les tribunaux de la Guyane, de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion pourraient être transférés dans les établissements pénitentiaires de la Guyane. Ces colonies ne possédant pas les établissements nécessaires pour faire subir chez elles ces deux sortes de peines, envoyaient jusque-là leurs condamnés en France. Mais pour les hommes de couleur ce changement de climat avait des conséquences funestes ; la création des établissements de la Guyane offrait naturellement le moyen de rendre aux condamnés dont il s'agit les conditions climatiques essentielles à leur existence, et de fournir en même temps à la transportation un contingent de travailleurs précieux pour les défrichements (1).

Enfin, la loi du 30 mai 1854 encore en vigueur vint compléter les conditions de la réforme pénitentiaire et donner à la pensée du Gouvernement sa

1. Par un privilège de leur constitution physique les individus de race africaine ou asiatique échappent généralement au danger des fièvres paludéennes qu'engendrent les travaux de dessèchement et de défrichement.

forme définitive. Ses principales dispositions sont les suivantes :

La peine des travaux forcés sera subie à l'avenir dans des établissements créés par décret de l'empereur, sur le territoire d'une ou de plusieurs possessions françaises autres que l'Algérie (art. 1). Les condamnés devront être employés aux travaux les plus pénibles de la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique (art. 2). Tout individu, condamné à moins de huit ans de travaux forcés sera tenu, à l'expiration de sa peine, de résider dans la colonie pendant un temps égal à la durée de sa condamnation. Si la peine est de huit ans, il sera tenu d'y résider pendant toute sa vie (art. 6). Les condamnés qui se seront rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir, pourront obtenir : 1° l'autorisation de travailler aux conditions déterminées par l'administration, soit pour les habitants de la colonie, soit pour les administrations locales ; 2° une concession de terre et la faculté de la cultiver pour leur propre compte, cette concession pourra devenir définitive seulement après la libération du condamné (art. 11).

II

Ainsi que nous l'avons vu, on espérait trouver dans la création de la transportation « le double avantage de donner à la sécurité publique des garanties plus sérieuses, et de rendre la répression plus humaine, de

la moraliser en l'utilisant au profit de la colonisation française ». La transportation, ajoutait-on, est une transformation plutôt qu'une modification de la peine des travaux forcés. La chaîne, l'accouplement, le costume, qui étaient, pour ainsi dire, les insignes de l'infamie disparaissent du régime habituel et ne restent que comme moyens d'intimidation et de discipline. Si le pouvoir de contenir et de punir la révolte n'est pas affaibli, à côté de lui vient prendre place un pouvoir nouveau, celui d'arracher au mal, de retirer de l'abîme les hommes de bonne volonté.

La société métropolitaine purgée d'éléments dangereux et menaçants, le repentir du coupable encouragé et récompensé, tels sont les effets qui dans un avenir plus ou moins prochain devaient sortir de la transportation. La loi de 1854 se proposait donc un triple but : 1^o éloigner de la métropole un élément dangereux ; 2^o faciliter aux condamnés qui voudraient se réhabiliter les moyens de se créer une nouvelle existence ; 3^o faire progresser la colonisation de nos possessions d'outre-mer, en préparant le terrain à la venue ultérieure d'une nombreuse population libre.

Ce dernier but est le seul dont nous ayons à nous occuper ici.

Il était formulé ainsi dans le rapport (1) fait au nom de la commission chargée d'examiner le projet

1. Voir ce rapport dans *Lois, décrets et règlements relatifs à la transportation, à la déportation et à la relégation* (Melun 1907), p. 11.

de loi, par M. Du Miral, député au Corps législatif :

« Elle (la nouvelle peine) n'est pas non plus dépourvue de tout avantage au point de vue colonisateur. Ce n'est là, suivant nous, que son rôle accessoire ; il ne doit jamais faire fléchir la sévérité de la discipline, ni diminuer l'exemplarité de la peine, mais il mérite pourtant d'être pris en considération. C'est une erreur de croire que, dans l'exécution de la loi, il y ait antagonisme entre l'intérêt pénal et l'intérêt colonisateur ; si ces deux intérêts ne coexistent pas d'une manière complète, ils se succèdent avec avantage. Le libéré est un colon d'autant plus utile qu'il a mieux expié sa peine et acquitté le châtement » et plus loin le rapporteur ajoute : « Nous ne pouvons songer à créer une colonie qui ne serait exclusivement composée que de nos forçats ; ce serait une entreprise condamnée par la raison et par l'expérience. Le projet ne le suppose pas ; il prévoit, au contraire, le placement de l'établissement pénitentiaire dans une colonie déjà existante, et le mélange des libérés, avant ou après leur peine accomplie, avec une population différente. »

Dans la transportation pénale, dit, d'autre part, M. Leveillé, ce n'est pas le côté métropolitain, si intéressant qu'il soit, c'est le côté colonial du problème qui doit fixer l'attention, car c'est là que réside la vraie difficulté de l'œuvre (1).

1. Leveillé. *La Guyane et la question pénitentiaire coloniale*, p. 12.

III

Le décret du 27 mars 1852 avait désigné la Guyane comme lieu de transportation. L'éloignement de cette colonie de la France, son étendue, sa fertilité, les ressources qu'elle présentait pour le placement des libérés, semblaient justifier ce choix.

L'article 1^{er} de la loi du 30 mai 1854 donne le droit au gouvernement de créer par décret des établissements pénitentiaires sur le territoire d'une ou plusieurs possessions françaises autres que l'Algérie.

Les échecs subis en Guyane, l'insalubrité du climat décidèrent à lui adjoindre la Nouvelle-Calédonie. Des études furent faites dans l'île canaque dès 1859 et un décret du 2 septembre 1863 la choisit définitivement (1).

Sans parler de la question de salubrité, la transportation à la Nouvelle-Calédonie semblait présenter un double intérêt. D'un côté le voisinage de l'Australie née, pour ainsi dire, d'un fait semblable à celui qui allait se produire à la Nouvelle-Calédonie, promettait

1. Le pénitencier d'Obock, affecté en 1886 aux individus de race arabe chinoise ou annamite et aux condamnés originaires de l'Inde ou de la côte orientale d'Afrique, a été supprimé par un décret du 11 août 1895.

Il en est de même des établissements pénitentiaires créés au Gabon en 1887 pour les condamnés d'origine annamite ou chinoise supprimés par un décret du 1^{er} octobre 1896.

les avantages d'un modèle à étudier ou d'un exemple à suivre.

D'un autre côté, la possibilité reconnue de se livrer sur les terres d'Océanie, aux cultures européennes offrait aux transportés une ressource qui avait été pour beaucoup dans le succès de la Transportation anglaise et qui avait fait défaut à celle de la Guyane. On pouvait donc légitimement espérer trouver là les éléments d'une colonisation agricole proprement dite, et entrevoir dans l'avenir, par le développement simultané de la population libre et de la population pénale un débouché sérieux pour le commerce métropolitain (1).

Il nous reste à examiner l'emploi de la main-d'œuvre des transportés en Nouvelle-Calédonie par l'Administration, les services publics et les particuliers, ainsi que les concessions. Nous commencerons par indiquer les moyens dont disposait l'administration pénitentiaire.

1. *Notice pour* 1865. Paris, 1867, p. 46.

CHAPITRE II

MOYENS DONT DISPOSAIT L'ADMINISTRATION PÉNITENTIAIRE (I)

Main-d'œuvre. Terre. Budget.

I

Envisagé dans son ensemble et au point de vue pénal, le personnel condamné se divise en quatre catégories dont les deux dernières se subdivisent en sections. La *première* catégorie comprend les condamnés aux travaux forcés en cours de peine ; la *seconde*, les individus d'origine africaine et asiatique, condamnés à la réclusion dans les colonies et qui subissent leur

1. L'administration pénitentiaire est régie par les décrets des 27 avril 1878, 20 déc. 1892 et 3 avril 1896. Le décret du 12 déc. 1874, concernant le Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie a fait du Directeur de l'administration pénitentiaire un chef d'administration. Voir *Lois, décrets et règlements relatifs à la transportation, à la déportation et à la relégation*. Melun, 1907.

peine dans les établissements pénitentiaires en exécution du décret du 20 août 1853 ; la *troisième* se subdivise en deux sections comprenant : l'une, les repris de justice en rupture de ban, l'autre, les individus affiliés à des sociétés secrètes (décret du 8 déc. 1851 abrogé le 24 oct. 1870) ; enfin, la *quatrième* se subdivise à son tour en deux sections : dans l'une rentrent les libérés astreints à la résidence ; dans l'autre, les libérés non astreints à la résidence.

Les condamnés astreints au travail sont les seuls qui nous intéressent, à savoir : les condamnés aux travaux forcés en cours de peine, les reclusionnaires, les repris de justice et les membres des sociétés secrètes.

Il n'a jamais été envoyé en Nouvelle-Calédonie d'individus affiliés à des sociétés secrètes. En 1870 (1), on comptait deux repris de justice en rupture de ban. Quant aux reclusionnaires coloniaux, ils n'ont jamais atteint un chiffre considérable en Nouvelle-Calédonie. Il y en avait deux au 31 décembre 1884 (2).

Restent les condamnés aux travaux forcés, les *transportés*.

Le premier convoi, composé de 250 condamnés aux travaux forcés astreints à la résidence perpétuelle, partit de Toulon sur *l'Iphigénie* le 2 janvier 1864 et arriva à Nouméa le 9 mai suivant. Depuis lors les convois se sont succédé. En 1867 on cessa les envois

1. *Notice pour les années 1868-1870*. Paris, 1874, p. 34.

2. *Notice pour 1884*. Paris, 1887, p. 98.

de condamnés européens en Guyane, et on ne les reprit qu'en 1887. Pendant ces vingt années, la Calédonie est donc demeurée la seule colonie pénitentiaire pour les blancs. De 1887 à 1889 on n'a transporté en Nouvelle-Calédonie que les condamnés à moins de sept ans de travaux forcés, les autres étant envoyés à la Guyane. Depuis 1889, la répartition entre les deux colonies était faite par une commission qui désignait pour être envoyés en Calédonie ceux qui paraissaient présenter quelques chances d'amendement : les autres étaient transférés à la Guyane (1). La suspension (2) en 1897, des envois de condamnés en Nouvelle-Calédonie, a eu pour conséquence de faire diriger sur la Guyane tous les condamnés aux travaux forcés sans distinction.

Le nombre des forçats inscrits sur les registres matricules de la transportation à la Nouvelle-Calédonie s'élevait à 21.841 au 1^{er} janvier 1908. Il y a lieu d'ajouter à ce chiffre 524 femmes qui ont été transportées sur leur demande (3).

1. Décret du 16 nov. 1889. Art. 7 du décret disciplinaire du 4 sept. 1891.

2. Depuis longtemps la suppression de la transportation à la Nouvelle-Calédonie était demandée par les gouverneurs, les Inspecteurs des colonies, et l'opinion publique. En décembre 1794, le Ministre déclara à la Chambre qu'il ne serait plus envoyé de transportés et de relégués dans notre colonie de l'océan Pacifique.

3. La transportation est facultative pour les femmes (art. 4 de la loi du 30 mai 1854).

Le tableau ci-dessous fait connaître la composition de l'effectif à la même date.

Décomposition de l'effectif au 1^{er} janvier 1908.

Désignation des catégories	Présents dans la colonie	Evadés ou disparus	Disparus en 1878	Absents de la colonie	Totaux
Condamnés aux travaux forcés.	1.428	501	13	»	1.942
Reclusionnaires européens (transportés libérés condamnés à la reclusion)	18	»	»	»	18
Transportés libérés soumis à la résidence	2.968	109	17	173	3.267
Femmes condamnées { en cours de peine.	6	»	»	»	6
aux travaux forcés { astreintes à la résidence . . .	54	»	»	»	54
Total.	4.474	610	30	173	5.287

Le nombre des condamnés en cours de peine présents dans la colonie était de :

2.451	au 31 déc.	1870
5.268	—	1875
6.355	—	1880
7.328	—	1885
6.850	au 20 mars	1889
6.100	au 1 ^{er} mars	1892
4.998	au 31 déc.	1895
2.764	—	1900
1.452	au 31 déc.	1907

Parmi ces condamnés, un grand nombre sont devenus impotents dans la colonie par suite de l'âge ou des travaux auxquels ils étaient assujettis ; d'autres ne sont d'aucune utilité en raison de leur mauvaise conduite. C'est ainsi que sur les 6.850 transportés en cours de peine présents dans la colonie au 20 mars 1889, 1.050 étaient impotents, malades ou en prévention (1).

La moyenne annuelle des transportés utilisables, de 1875 à 1895, a été de 5.000 et non pas de 10.000 comme l'affirmait M. Chautemps en 1893 (2).

II

Le décret de 1863 avait autorisé la création à la Nouvelle-Calédonie d'établissements pour l'exécution de la peine des travaux forcés ; mais cet acte n'avait pas déterminé l'étendue du territoire destiné à la transportation.

Une décision du gouverneur en date du 8 octobre 1871 désignait comme affectés au service pénitentiaire les territoires de Canala, Bourail, Uraï et l'île Nou. Depuis lors et jusqu'en 1877, le territoire pénitentiaire s'était étendu peu à peu, à mesure qu'augmen-

1. *Notice pour 1886-1895* (Melun, 1900, 2^e vol. 1^{re} partie, p. 555).

2. *Rapport sur le Budget des colonies* (Exercice 1893, p. 60).

tail le nombre des transportés, sans qu'aucune décision fût intervenue.

Or, à cette époque, la question de la transportation des condamnés prenait une place importante dans les préoccupations du monde officiel. La période était ouverte, où la transportation eut la faveur et réunit les préférences de tous ceux qui avaient à résoudre le problème pénitentiaire et qui fondaient sur ce système tant d'espérances.

Poussé par le nouveau courant d'idées, le gouvernement, à partir de 1880, songe à développer le domaine pénitentiaire. Des instructions sont données dans ce sens, aux gouverneurs. On rappelle que le territoire formant alors le domaine pénitentiaire n'est qu'un minimum ; on insiste sur cette idée qu'il faudra l'agrandir (1). De son côté le comité du contentieux de la marine estime que le domaine calédonien n'a pu être abandonné régulièrement à la colonie, et que l'Etat a le droit d'en user pour y organiser la colonisation pénale.

C'est alors qu'est rendu le décret du 16 août 1884 qui attribue à la transportation une superficie de 110.000 hectares environ.

Le Département estimait, d'ailleurs, que cette étendue n'était suffisante que si l'envoi des transportés devait cesser en 1888 et il reconnaissait « qu'il n'était pas possible pour le moment de faire choix d'un pays nouveau approprié à l'œuvre de la transportation ».

1. *Notice pour 1884*. Paris, 1887, p. 9.

Il faisait valoir, en outre, que « le terrain ainsi délimité était encore inférieur de 36.000 hectares à celui de la Guyane, alors que la population pénale de la Calédonie était trois fois plus élevée que celle de la Guyane ».

C'est pour ce dernier motif qu'il a été entendu « que cette délimitation n'était qu'un minimum, et que si dans l'avenir les terres formant en ce moment les réserves indigènes devenaient vacantes, l'Etat pourrait, selon ses besoins, les attribuer au domaine pénitentiaire (1). »

A la notice de 1884 est annexée une carte de la Nouvelle-Calédonie dressée par M. Gallet : on peut voir sur cette carte la partie du territoire de la colonie teintée en vert et correspondant aux parcelles numérotées que mentionne le décret (2). Du nord au sud et de l'est à l'ouest, presque toutes les terres cultivables de la colonie forment la réserve de l'administration.

Ce décret a soulevé des critiques au point de vue de la colonisation.

« Ce territoire pénitentiaire, écrit M. Chautemps (3),
« comprend la presque totalité des terres cultivables
« disponibles. A cette époque, il est vrai, on pré-
« voyait un vaste accroissement de la colonisation
« pénale, auquel fort heureusement on a mis un frein.

1. Notice pour 1884. Paris, 1887, p. 12.

2. *Ibid.*, p. 366.

3. *Rapport sur le budget des colonies*. Ex. 1893, p. 48.

« Le nombre total des concessions accordées, est inférieur au nombre des concessions prévues et, d'autre part, l'abandon des exploitations agricoles en régie a rendu libre des terrains autrefois considérés comme nécessaires. Les terres cultivables manquent abso- lument aux immigrants libres et l'administration doit rendre environ 50.000 hectares à la colonisation libre en gardant encore 60.000 hectares, c'est-à-dire bien au-delà de ses besoins. L'exécution de cette mesure est indispensable si l'on veut sérieusement encourager l'immigration dans la seule de nos colonies où elle ait des chances de succès. »

La suspension des envois de condamnés devait permettre de procéder à la révision des réserves pénitenciaires.

Un décret du 6 octobre 1897 (1) a réduit d'environ 42.919 hectares la superficie du domaine pénitentiaire pour les affecter à la colonisation libre.

Un autre décret du 23 janvier 1904 a désaffecté les réserves pénitenciaires des terrains dits de la « Mission » et une partie du territoire du Diahot.

Enfin, tout récemment le Département a prescrit la concentration de la transportation à l'île Nou. Les terrains qu'elle occupait sur la Grande Terre seront mis à la disposition de la colonisation libre, sauf bien entendu ceux indispensables pour assurer l'exécution de la loi de 1854 en ce qui concerne la mise en concession des condamnés de bonne conduite.

1. *Notice pour les années 1896-1899*. Melun, 1902, p. 134.

III

Les dépenses occasionnées par la transportation ont fait l'objet de deux chapitres distincts du Budget jusqu'en 1892 : A l'un des chapitres figuraient les dépenses de personnel, à l'autre les dépenses de matériel.

En 1892, le Parlement a jugé nécessaire d'adopter un nouveau groupement des dépenses et de fusionner les dépenses de la Relégation avec celle de la Transportation. Dans le principe, la division des dépenses de ces deux services pouvait se comprendre parce qu'il y avait lieu de se rendre un compte exact des dépenses de la Relégation. Mais cette division présentait de graves inconvénients. Il fallait doubles magasins de vivres et de matériel, double comptabilité, double personnel. En outre, il se produisait fatalement des erreurs d'imputations pour des objets ou denrées de même nature, et les opérations de comptabilité se trouvaient multipliées dans des proportions considérables.

Il y avait aussi des dépenses communes à la transportation et à la relégation qu'il n'y avait pas de raison d'imputer sur tel chapitre plutôt que sur un autre. On citera, notamment, les dépenses du personnel embarqué sur les bâtiments affrétés qui transportent à la fois des forcats et des relégués, les frais de voyage des fonctionnaires, employés et agents détachés à tour

de rôle sur les camps de la transportation et de la relégation, ainsi que les frais généraux de direction et d'administration, etc.

Dans des cas nombreux, la constatation exacte des dépenses de chaque service était donc impossible, et le but que l'on s'était proposé n'était pas atteint.

Pour ces divers motifs la distinction des dépenses de la relégation et de la transportation fut supprimée.

Mais pour ne pas affaiblir le contrôle du Parlement, les dépenses furent groupées, d'après la nature même de leur objet, dans quatre chapitres :

1^o Personnel ; solde et accessoires de solde ;

2^o Vivres, hôpitaux, habillement et couchage, c'est-à-dire tout ce qui constitue l'entretien du transporté ou du relégué ;

3^o Frais de voyage, frais de route et de séjour du personnel libre, frais de transport des condamnés et de leur famille ;

4^o Dépenses de matériel.

Le tableau ci-après donne le montant des dépenses de la transportation à la Nouvelle-Calédonie depuis l'origine jusqu'en 1907.

Pour l'établir, nous avons réuni en un seul chiffre les dépenses des deux premiers chapitres, indiqués ci-dessus, ainsi que celles des deux autres.

Dépenses du service pénitentiaire de 1863 à 1907.

Années	Personnel, vivres, hôpitaux, habillement, couchage	Transport, matériel	Totaux
1863.	35.919 ^f 67	107.584 ^f 93	143.504 ^f 60
1864.	156.436 38	160.269 49	316.705 87
1865.	190.335 88	169.394 53	359.730 41
1866.	208.481 29	223.782 93	432.264 22
1867.	370.446 74	281.895 92	652.342 66
1868.	813.396 11	271.751 70	1.085.147 81
1869.	1.004.703 56	403.645 59	1.468.349 15
1870.	1.061.624 52	376.984 85	1.438.609 37
1871.	1.477.952 75	321.978 62	1.799.931 37
1872.	1.826.762 79	591.546 51	1.418.309 30
1873.	2.080.865 23	671.339 »	2.752.204 23
1874.	2.531.311 33	741.104 23	3.272.415 56
1875.	2.575.779 49	1.175.266 85	3.751.046 34
1876.	2.452.339 27	1.213.390 48	3.665.729 75
1877.	3.376.539 25	1.134.129 16	4.510.668 41
1878.	3.311.979 17	1.536.651 43	4.848.630 60
1879.	2.747.434 87	1.845.510 22	4.592.945 09
1880.	3.600.436 72	2.151.184 77	5.751.621 49
1881.	4.222.689 66	1.174.025 13	5.396.714 79
1882.	4.322.184 61	1.332.462 87	5.654.647 48
1883.	4.850.755 15	1.683.662 25	6.534.417 40
1884.	4.166.857 37	906.933 33	5.073.790 70
1885.	3.914.193 02	1.023.261 83	4.937.454 85
1886.	3.416.494 75	978.031 77	4.394.526 52
1887.	3.693.617 89	1.037.875 35	4.731.493 24
1888.	3.186.468 78	988.775 40	4.175.244 18
1889.	2.754.380 04	828.092 12	3.582.472 16
1890.	2.589.526 02	597.613 73	3.187.139 75
1891.	2.851.828 28	786.005 69	3.637.833 97
1892.	3.267.664 21	1.294.886 41	4.562.550 62
1893.	3.302.226 82	1.238.233 47	4.540.460 29
1894.	3.343.866 85	1.464.054 29	4.807.921 14
1895.	3.483.982 19	1.056.115 44	4.540.097 63
1896.	3.167.443 56	1.278.645 64	4.446.089 20
1897.	2.952.812 98	935.014 16	3.887.827 14
1898.	2.758.895 07	677.511 78	3.436.406 85
1899.	2.709.092 28	539.175 22	3.248.267 50
1900.	2.394.104 85	469.709 27	2.863.814 12
1901.	2.398.984 85	643.720 30	3.042.705 15
1902.	2.296.234 46	617.173 46	2.913.407 92
1903.	2.168.383 63	533.985 16	2.702.368 79
1904.	1.822.354 08	401.188 58	2.223.542 66
1905.	1.123.930 »	442.510 »	1.566.440 »
1906.	1.493.980 »	427.430 »	1.921.410 »
1907.	1.407.000 »	335.000 »	1.742.000 »
	109.882.696 ^f 42	37.068.503 ^f 86	146.951.200 ^f 28

Dans la somme totale de près de 147 millions sont comprises les dépenses de la relégation depuis 1892 et qu'on peut évaluer à 20 millions environ.

Il reste donc une somme de 127 millions affectée à la transportation, sans compter les dépenses imputées sur le Budget sur ressources spéciales dont il sera parlé dans le chapitre suivant.

CHAPITRE III

PÉNITENCIERS ET FERMES AGRICOLES. — BUDGET SUR RESSOURCES SPÉCIALES

On peut diviser les différents établissements de la transportation en trois grandes catégories :

1^o Les pénitenciers dépôts : île Nou, presque île Ducos, Montravel, île des Pins ;

2^o Les centres agricoles et forestiers : Bourail, Pouembout. La Foa-Fonwhary, Koë, Canala, Diahot, baie du Prony ;

3^o Les camps créés pour les travaux de routes ou de mines.

Nous passerons en revue les établissements de la 1^{re} et de la 2^e catégorie et nous dirons un mot du Budget sur ressources spéciales qui a été pendant sa durée alimenté par les pénitenciers et les fermes agricoles. Quant aux camps nous les retrouverons à l'occasion des travaux publics et des contrats de main-d'œuvre pénale.

I

L'*île Nou* est le berceau de l'administration pénitentiaire en Nouvelle-Calédonie. C'est sur ce point que débarqua le premier convoi de condamnés arrivé en rade de Nouméa le 9 mai 1864. Le gouverneur avait choisi cette île comme dépôt général, en raison de sa proximité de Nouméa. Il trouvait dans cette situation l'avantage d'assurer d'une manière économique la garde et la surveillance des condamnés, tout en sauvegardant la sécurité de la population de la ville. Il avait, en outre, la main-d'œuvre à sa portée pour les travaux à effectuer à Nouméa.

La superficie de l'île Nou, y compris les routes, les marais et les terrains en friche est de 425 hectares. Les bois comptent dans cette superficie pour 140 hectares.

Le pénitencier dépôt de l'île Nou recevait à leur arrivée de France tous les condamnés aux travaux forcés pour y être immatriculés selon leurs antécédents et leur conduite : les transportés y séjournaient un temps plus ou moins long avant de passer sur la Grande Terre. A partir de 1881, ce classement se faisait à Montravel. A l'île Nou étaient internés les condamnés qui avaient exercé des professions industrielles, ainsi que ceux qui étaient réputés particulièrement dangereux.

Le pénitencier dépôt a plusieurs annexes importan-

tes : 1^o le camp Est ; 2^o la ferme Nord ; 3^o l'hôpital du Marais, qui a comme dépendances, une léproserie créée en 1891 et un asile d'aliénés ; 4^o de vastes ateliers de réparations, de constructions et une fonderie.

Au début dans le *camp Est* étaient internés les condamnés qui fournissaient les corvées affectées au nettoyage et aux travaux publics de Nouméa. Mais afin d'éviter ces allées et venues journalières qui occasionnaient une perte de temps, les transportés faisant partie des corvées de Nouméa furent transférés en janvier 1887 à Montravel. Au camp Est avait été établi un quartier disciplinaire. L'administration y avait installé un vaste hangar et construit un chemin de fer Decauville et une jetée pour le transport et l'embarquement du charbon. Depuis le 1^{er} juillet 1906, les condamnés du camp Est ont été presque tous évacués sur le camp central. Le quartier disciplinaire a été supprimé et les installations nécessaires ont été faites au camp central. Il ne reste au camp Est que les hommes indispensables au four à chaux, les gardiens des phares et quelques convalescents sous la garde d'un surveillant.

La *ferme Nord*, située à 1500 mètres du camp central, fournit à l'hôpital du Marais le lait, les œufs, les volailles et les légumes nécessaires ; elle fait des cessions au personnel libre, nourrit les chevaux, élève du bétail et livre une grande quantité de maïs et de luzerne aux magasins.

Les terrains cultivés représentent une superficie d'environ 50 hectares.

De 1886 à 1889, la situation des animaux nourris sur la ferme, s'établissait comme suit :

	1886	1887	1888	1889
Chevaux de trait.	7	3	2	8
Mule	1	1	»	»
Bœufs	18	14	17	15
Taureau . . .	1	1	1	1
Vaches	20	20	34	30
Veaux	40	41	32	19
Bélier	1	1	1	1
Brebis	6	2	2	3
Agneaux . . .	7	2	2	5
Volailles . . .	242	263	477	656

Les produits de la ferme en fourrages, légumes, fruits, lait, œufs et viande fraîche ont représenté une valeur de :

20.900 francs en 1886
40.000 » en 1887
47.000 » en 1888
43.000 » en 1889
36.000 » en 1890

La ferme Nord de l'île Nou avait été rattachée au Budget sur ressources spéciales. Lorsqu'en 1892, des mesures furent prises pour la liquidation et la suppression des fermes agricoles et des ateliers rattachés à ce budget, il ne parut pas possible d'englober dans cette réforme la ferme Nord. En effet, cet établissement

est indispensable pour assurer à l'hôpital du Marais la fourniture du lait destiné aux malades, dont la consommation s'élève à 100 litres par jour environ, ainsi que les œufs, les volailles et les légumes frais.

L'hôpital du Marais, situé sur la côte ouest de l'île Nou, en avant de la ferme Nord, reçoit non seulement les forçats malades du dépôt, mais ceux de l'île entière. La moyenne, par jour, des malades traités à l'hôpital qui était de 68 en 1886, s'est élevée à 228 en 1895 (1).

L'hôpital du Marais comprend en dehors de l'hôpital proprement dit, un asile pour les aliénés et une léproserie établie à la pointe Nord de l'île Nou. Au 31 décembre 1895, le nombre des aliénés était de 76 et celui des lépreux de 12 (2).

C'est à l'île Nou que sont centralisés les différents ateliers de confections, réparations, fabrications.

Ces ateliers ont rendu pendant longtemps de grands services : ils confectionnaient et réparaient tout ce qui était nécessaire aux divers services de la transportation ; ils travaillaient pour l'Etat, la colonie et les particuliers à titre de cessions. En 1877 (3), l'atelier des tailleurs, comprenant en moyenne 103 ouvriers a confectionné 10.700 chemises, près de 10.000 vareuses, 16.000 pantalons et un nombre important de draps, de moustiquaires, de rideaux, etc ; l'atelier de cordon-

1. *Notice pour* 1886-1895. Melun, 1900, t., I p. 167.

2. *Ibid.*, p. 169.

3. *Notice pour* 1877. Paris, 1880, p. 13.

nerie, qui a employé 100 ouvriers en moyenne, a confectionné près de 17.000 paires de chaussures ; 18 matelassiers ont établi près de 3.000 hamacs avec leurs accessoires, 630 traversins, 284 matelas, 300 seaux à incendie, etc. ; 85 impotents employés à l'atelier de chapellerie ont fait 7.330 chapeaux en pandanus (1). Dans les ateliers où l'on travaille le fer et les métaux, la main-d'œuvre pénale a construit en 1884 (2) des : ponts en fers, grues mobiles, wagonnets en tôle et fer forgé, essieux, boîtes de roues, ressorts de voitures, armatures pour bâtiments, grilles, portes, serrurerie de sûreté, appareils télégraphiques, machines d'imprimerie, arbres de couche, pièces de rechange pour machines à vapeur, hélices, ancres et grappins, scieries mécaniques, rouleaux de compression pour les usines sucrières de Bacouya et de Koé, roues et engrenages de toutes sortes, nombreux objets de taillanderie et de maréchalerie, herses et rouleaux pour l'agriculture, blutoirs, égrenoirs, semoirs, charrues, etc. Dans le hangar des charpentiers, charrons et tonneliers, étaient confectionnés, par avance, toutes les boiseries nécessaires pour les maisons à construire, tant à Nouméa que dans l'intérieur de l'île, les cases démontables. Les charrons livraient à l'administration les voitures, les tombereaux, les camions, les brouettes employés au transport des vivres, des récoltes et

1. Les ateliers d'habillement et de chaussures furent transférés en 1881 à l'île des Pins.

2. *Notice pour 1884*. Paris, 1887, p. 69.

des matériaux, ainsi que les instruments destinés aux établissements agricoles.

Ces ateliers occupaient également des tourneurs et des ébénistes.

Dans la suite les ouvriers libres se sont plaints de la concurrence que leur faisaient les ateliers de la Transportation et bien qu'ils fussent encore dans l'impossibilité de faire face aux besoins de la colonie, l'Administration crut devoir accueillir leurs réclamations. Les ateliers furent successivement réduits et occupés seulement à assurer les besoins des pénitenciers. Le nombre des condamnés employés dans les ateliers de l'île Nou qui s'élevait à 292 en 1878 n'était plus que de 82 en 1895.

1.469 transportés, dont 61 libérés étaient internés à l'île Nou en 1896. En 1899 l'effectif était de 1.001 transportés dont 47 libérés.

Presqu'île Ducos. — Le territoire de la presqu'île Ducos affecté à la déportation dans une enceinte fortifiée a été repris en partie, en 1881, par le service de la transportation, pour recevoir les transportés libérés de la quatrième catégorie, première section (astreints à la résidence) qui avaient à subir des peines d'emprisonnement ou de réclusion. On y recueillait aussi comme asilés les libérés vieillards ou infirmes hors d'état de travailler.

Le pénitencier de la presqu'île Ducos comprenait en 1899 : les prisons où étaient internés les libérés condamnés à la réclusion et à l'emprisonnement ainsi que les préventionnaires; le camp des déportés à l'en-

ceinte fortifiée ; deux camps pour les libérés asilés ; une infirmerie ; enfin les locaux où étaient internés les relégués en attendant leur transfèrement à l'île des Pins.

L'effectif des condamnés internés sur ce centre s'élevait à 543 au 31 décembre 1896, à 327 en 1899. A cette dernière date il se décomposait comme suit :

Reclusionnaires et prisonniers	101
A l'infirmerie	7
Asilés	206
Déporté	1
Relégués attendant leur envoi à l'île des Pins.	4
Femmes reléguées attendant leur envoi à l'île des Pins	8
Total.	327

L'administration cultivait à la presqu'île Ducos du maïs, de la luzerne, du manioc et des bananes. Elle possédait, en outre, une vacherie et un poulailler. Elle a possédé avant 1889 :

Bœufs et bouvillons	10
Juments	5
Poulains ou pouliches.	2
Vaches ou génisses.	11
Veaux	10
Volailles	250

Les produits des cultures, de la vacherie et du poulaillerse sont élevés :

En 1886 à.	4.500 francs
» 1887 à.	5.500 »
» 1888 à.	6.000 »
» 1889 à.	15.200 »

La suppression du budget sur ressources spéciales amena la suppression de ces cultures qui occupaient les libérés d'une façon relativement productive.

Le Département se préoccupe de concentrer à la presqu'île Ducos les relégués collectifs internés à l'île des Pins, afin d'affecter celle-ci à la colonisation libre : les transportés seront dirigés sur l'île Nou.

Montravel. — La fondation du camp de Montravel remonte à l'année 1867. En 1880, l'effectif de ce camp se trouva notablement augmenté par suite de l'évacuation des camps de l'orphelinat et de la vallée des colons. A cette époque, les corvées destinées à assurer les besoins des divers services publics de Nouméa étaient fournies partie par le camp de Montravel partie par le camp Est de l'île Nou. Mais, ainsi que nous l'avons expliqué à propos du camp Est, le trajet journalier d'un nombre d'hommes considérable entre l'île Nou et le chef-lieu présentait de sérieux inconvénients et l'administration songea à concentrer toutes les corvées à Montravel.

Etabli à quelques kilomètres de Nouméa, le camp de Montravel se compose de neuf bâtiments entourés d'un mur d'enceinte avec tourelles de surveillance.

Un haras installé en 1886 pour l'acclimatation dans

la colonie des baudets du Poitou, n'ayant pas donné de bons résultats fut supprimé en 1889.

Une plaine qui s'étend devant le camp a été défrichée.

Les terres provenant du nivellement du camp avaient donné 10.000 mètres cubes de déblais qui ont été versés dans le marais, on a ainsi conquis 1 hectare et demi de terrain excellent qui, dès 1886, a produit une récolte de 1.500 kgs de maïs. En 1888, la partie du marais située au nord du domaine a été remblayée sur une superficie de 7 hectares au moyen de terres extraites de la montagne qui se trouve à côté dudit marais.

Les récoltes dont la valeur ne dépassait pas 1100 fr. en 1885, ont atteint 11.000 francs en 1889.

La suppression en 1892 du budget sur ressources spéciales ne permit pas de continuer cette exploitation qui donnait en somme d'excellents résultats. Trois mille cinq cents pieds de vigne avaient été plantés et se développaient déjà d'une façon satisfaisante, lorsque sur l'ordre du Département il fallut aussi abandonner cet essai.

Une imprimerie avait été installée à Montravel pour la confection des imprimés nécessaires à l'administration pénitentiaire. En 1886, 96.000 imprimés ont été fabriqués chaque mois. L'atelier réglait lui-même les registres et reliait les brochures, volumes, etc. « Ce service fonctionnait bien, produisait beaucoup et effectuait des travaux aussi importants que délicats (1). »

1. *Notice pour 1886-1895*. Melun, 1900, t. I, p. 183.

L'atelier des presses de Montravel fut supprimé en 1893, alors que deux imprimeries libres établies à Nouméa commençaient à prospérer.

Ile des Pins. — Après le départ des déportés amnistiés, l'île des Pins était devenue un établissement de la transportation. On y avait établi des ateliers de confection de chaussures et d'habillement pour l'utilisation de la main-d'œuvre des impotents, impropres à des travaux de force et interné des libérés condamnés à de longues peines d'emprisonnement ou de réclusion. Les transportés incurables y étaient asilés. Le décret du 6 mars 1886 ayant désigné l'île des Pins comme lieu de relégation collective, les transportés durent l'évacuer. En mars 1887 il ne restait plus que 25 condamnés et 18 libérés, tous ouvriers en bâtiment, employés à l'installation des relégués, et ces 43 individus rentraient sur la Grande Terre en avril de la même année.

II

Les établissements dont nous allons parler sont à la fois des pénitenciers agricoles et des centres de concessionnaires. Ils ont eu, d'autre part, comme annexes des camps pour les travaux publics ou les mines. Nous ne les étudions ici qu'en tant que pénitenciers.

Bourail. — L'organisation du pénitencier agricole de Bourail remonte à 1867. C'est le plus important

des établissements de la transportation (1). On y avait installé une ferme pénitentiaire dirigée par un agent des cultures, qui donnait, en outre, des conseils aux concessionnaires groupés autour de la ferme (2). Cette ferme était cultivée par des condamnés « aspirants concessionnaires ». Elle a rendu de très grands services. Des pépinières importantes y avaient été créées pour permettre de repeupler les forêts qui avaient été exploitées sans précaution. En 1876 on avait déjà mis en culture dans ce but 15.000 pieds d'essences précieuses. En 1879, les pépinières de l'établissement renfermaient 350.000 pieds de café destinés à être distribués aux concessionnaires de la région (3). La ferme de Bourail a encouragé la culture du café. La notice pour l'année 1876 affirmait déjà que le café serait devenu certainement la culture dominante à Bourail.

Le troupeau de l'administration comprenait en 1881, 32 paires de bœufs valides pour les transports et les labours ; 23 vaches, 86 veaux, 2 béliers, 55 brebis, 1 étalon, 14 chevaux de trait, 9 chevaux de selle, destinés à être vendus (4).

Le 13 mars 1870, l'administration passa un marché avec une usine sucrière qu'elle s'engagea à alimenter avec les produits des concessions et de la ferme de

1. *Notice pour* 1885 (Paris 1888, p. 88). Cf. *Notice pour* 1896-1899 (Melun, 1902, t. I, p. 147).

2. *Notice pour* 1868-70 (Paris, 1874, p. 24).

3. *Notice pour* 1878-79 (Paris, 1883, p. 21).

4. *Notice pour* 1880-81 (Paris, 1884, p. 21).

Bourail. Aux termes de ce contrat une certaine quantité de cannes devait être livrée à l'usiner chaque année et ce dernier partageait par moitié avec les planteurs le produit de la roulaison. Les premières cannes ont été livrées en 1873 et la campagne 1873-74 a donné 157.108 kgs de sucre et 31.644 litres de tafia. En vertu d'un autre contrat en date du 18 février 1878 que nous analyserons plus loin (1), l'usine à sucre de Bourail fut cédée à l'administration pénitentiaire qui manipula elle-même les cannes. Le tableau ci-dessous indique les résultats qui ont été obtenus de 1878 à 1883 :

Années	Quantités de cannes manipulées	Production sucre et rhum
—	kgs	kgs
1878. . .	2.686.156	97.532
1879. . .	3.386.101	46.146
1880. . .	1.863.228	37.700
1882 (2) .	3.12.942	16.950
1883. . .	2.899.788	196.000

La ferme de Bourail a été supprimée en même temps que le Budget sur ressources spéciales.

Pouembout. — Le centre agricole de Pouembout, fondé au commencement de l'année 1883, fut placé, à sa création, sous la direction d'un agent des cultures.

1. *Notice pour 1871-75* (Paris, 1877, p. 25).

2. En 1881, la récolte fut détruite par les sauterelles et les inondations.

Une décision du gouverneur y annexa, en 1885, le centre de Koniambo et, depuis cette époque, l'établissement porta le nom de *Pouembout-Koniambo*. Les installations définitives n'ont guère commencé qu'en 1885. « On s'est préoccupé surtout d'installer des ateliers de menuiserie et de serrurerie » (1). Mais Pouembout est devenu exclusivement un centre de concessionnaires.

Uaraï. La Foa-Fonwhary. — En 1871 a été créé entre Nouméa et Bourail, près de l'embouchure d'une petite rivière appelée La Foa, le pénitencier agricole d'*Ourail* (Uaraï). Mais, le sol étant peu favorable à la culture, on a reculé le centre des travaux de quelques kilomètres pour le placer à Fonwhari, sur les bords d'une rivière. Sur ces établissements on a fait l'essai des cultures qu'on avait intérêt à propager dans la colonie : on y a planté notamment du tabac, des quinquinas, des sandaliers, des mûriers, des vanilliers, etc. (2). Dans la suite, on y a organisé des ateliers, défriché des terres, desséché des marais, créé des pépinières. En 1876, plus de 40 hectares étaient défrichés et mis en culture ; 40.000 pieds de tabac étaient en plein rapport. Une presse à huile, une distillerie pour manipuler les cannes à sucre, une magnanerie furent installées à Uaraï Fonwhary.

Après la distribution des terres de Fonwhary à des concessionnaires, le reste de la population pénale a été

1. *Notice pour 1885* (Paris, 89, p. 93).

2. *Notice pour 1871-75* (Paris, 1877, p. 24).

reporté à 10 kilomètres en arrière, à *La Foa* (1). Une ferme a été établie sur cet établissement et y a fonctionné jusqu'à la suppression du Budget sur ressources spéciales. Les produits de la ferme en 1887 ont atteint une valeur de 26 000 francs ainsi répartis :

Laiterie	1.200
Animaux abattus	6.600
Produits des cultures . .	3.700
Bois et charbons	5.400
Briques et chaux	6.400
Transports	1.600
Confections et réparations.	1.100
Total	26.000

Le troupeau du pénitencier comprenait en 1886 : Taureaux, 8 ; bœufs, 180 ; vaches ou génisses, 283 ; veaux, 31 ; béliers, brebis, agneaux, 58 ; têtes de volailles, 100.

Koë, Nemba, Koutio-Koueta et plaine Adam. — Le 18 mars 1879, l'administration a réuni les domaines de Koë, Nemba, Koutio-Koueta et de la plaine Adam, situés à 18 kilomètres environ de Nouméa au moyen d'un bail passé avec le propriétaire (2). Ces ter-

1. *Notice pour 1884.* Paris, 1887, p. 76.

2. L'administration s'engageait à payer les contributions foncières et autres et la rente perpétuelle de 0 fr. 75 par hectare et par an dont le domaine de Koë était redevable. Elle devait, en outre, entretenir les usines, bâtiments et dépendances et exploiter les biens affermés en bon père de famille. Le bail était consenti à la charge par l'administration pénitentiaire de fournir au bailleur, pour tout loyer, le quart brut des récoltes, des produits manufacturés et autres et la moitié

rains avaient une superficie de 3.358 hectares (Koë, 993 h. ; Nemba, 132 h. ; Plaine Adam, 497 h. ; Koutio-Koueta, 1.736 h.).

Koë devait devenir une ferme où l'on s'occuperait spécialement de grande culture, d'élevage et de la fabrication du sucre et du rhum.

En fait, une superficie de 26 hectares fut réservée aux plantes fourragères (luzerne, herbe de Guinée, sorgho) ; les vergers, vignes, pépinières, caféières, cultures de maïs, de manioc et d'ananas occupèrent 45 hectares, la canne à sucre 122 hectares, les pâturages 3.100 hectares.

Une usine à sucre, une briqueterie et un four à chaux complétaient l'installation.

Disons dès maintenant que le bail a été dénoncé par l'administration en 1889 et que les propriétés ont été remises au propriétaire le 31 juillet 1890.

Le tableau de la page suivante donne le résultat en valeur des ventes des produits fabriqués ou récoltés sur Koé opérées pendant les années 1886, 1887, 1888 et 1889 (1).

Si les productions de 1889 sont inférieures à celles de 1888, c'est qu'à cette époque l'administration avait déjà restreint son exploitation en raison de la prochaine remise du domaine au propriétaire.

du croît de tout le bétail et animaux. La durée du bail était fixée à dix ou vingt années consécutives au gré de l'administration.

1. *Notice pour 1886-95.* (Melun, 1900, p. 220).

	1866	1887	1888	1889
	fr.	fr.	fr.	fr.
Briques et tuiles	16.000	14.000	18.500	8.800
Sucre et tafia	15.500	30.600	71.100	18.900
Chaux	250	4.900	4.500	1.500
Bois	800	5.200	11.150	6.800
Cuir	»	300	300	900
Paille et fourrages	5.750	9.000	5.000	11.000
Viande fraîche	1.900	8.600	8.100	3.600
Légumes, fruits et plants divers.	550	750	400	1.000
Divers produits	1.900	2.350	7.550	3.700
Totaux	41.750	75.700	124.600	56.200

Les ventes et cessions réalisées de juillet 1879 à juillet 1890, se sont élevées à 470.746 fr. 03, dont 336.396 fr. 10 pour l'administration et 134.349 fr. 93 pour le propriétaire (1).

Canala. — Le pénitencier de Canala dont la création avait été décidée dès 1865, était destiné à recevoir les incorrigibles « qui y subiraient le régime du bagne dans toute sa rigueur ». Mais les incorrigibles furent reportés dès 1876 à l'île Nou et Canala devint pénitencier agricole. On y a cultivé le maïs, les haricots, le café, le riz, le tabac. En 1877 on y a installé une roue hydraulique et un décortiqueur mécanique, nécessités par l'accroissement des récoltes. On s'occu-

1. *Notice pour 1886-1895* (Melun 1900, p. 212).

paît aussi sur ce point d'agriculture. A la même date 40 ruches étaient en plein exercice (1).

La ferme de Canala fut supprimée en 1882 et cinq militaires retraités y furent établis concessionnaires. Elle fut réoccupée en 1886 pour disparaître de nouveau avec le Budget sur ressources spéciales.

Diahot. — Le pénitencier agricole du Diahot a été créé en 1880. Il n'a jamais pris une grande extension. Il était d'ailleurs destiné à loger les condamnés employés aux mines et à l'établissement d'un petit nombre de concessionnaires.

Baie du Prony. — C'est le service de l'artillerie qui, en 1867, sous la direction du capitaine Sebert, a fondé l'établissement forestier de la baie du Prony qui passa, ensuite, aux Ponts et Chaussées, pour revenir, en décembre 1876, à l'administration pénitentiaire. Celle-ci y a établi des hangars, des chantiers, des cases, un camp, des jardins, des routes, des cales de halage, des appontements, etc. La notice pour l'année 1876 s'exprimait en ces termes : « La baie du Prony peut être considérée aujourd'hui comme un véritable établissement d'intérêt public (2) ». La baie des Kaoris, distante de 5 milles environ du lieu d'exploitation principale, avait été reliée à cet établissement par un chemin de fer en rails de bois qui permettait de transporter facilement les plus grosses pièces de charpente. Cette exploitation a fourni aux divers services de la

1. *Notice pour 1876* (Paris, 1879 p. 15).

2. *Notice pour 1877*. Paris, 1880, p. 16.

colonie non seulement des bois de constructions, mais aussi le bois de chauffage et le charbon. La « forêt des Kaoris » attaquée en 1874, a été abandonnée en 1881. La production de ces sept années a été de 1.800 mètres cubes de bois de Kaori et de 100 mètres cubes de sapin. La « forêt du Nord » a toujours été exploitée. La main-d'œuvre pénale a abattu en 1844, 400 mètres cubes de bois d'œuvre. Elle a livré : 1° à l'administration pénitentiaire 133 mètres cubes représentant une somme de 5.281 fr. 48 ; 2° aux divers services de la colonie, à titre de cession remboursable, 234 mètres cubes évalués à 9.059 fr. 26 ; 3° aux particuliers, également à charge de remboursement, 62 mètres cubes au prix de 4.855 fr. 87, soit ensemble 429 mètres cubes représentant une valeur de 19.196 fr. 61, à laquelle il convient d'ajouter 3.069 fr. 14, prix du bois de chauffage fourni aux diverses administrations de l'Etat dans la colonie (1). Des machinesspéciales ont été placées sur l'un des chantiers forestiers pour la fabrication des sabots destinés aux transportés de la Guyane.

En 1889, l'exploitation forestière de la baie du Prony passa au service de la relégation (Décret du 2 mai 1889. Voir p. 50).

III

Le *Budget sur ressources spéciales* a été institué en 1875.

1. *Notice pour* 1884 (Paris, 1887, p. 87).

Avec l'accroissement continu des effectifs de condamnés, on se trouvait dans l'obligation de demander sans cesse les plus grands sacrifices à l'Etat, alors que les exigences de notre situation financière imposaient à tous les services publics le devoir de faire des économies.

Le Département de la Marine et des Colonies devait donc rechercher les moyens de trouver une ressource nouvelle qui permit aux condamnés de bonne volonté de se suffire à eux-mêmes et d'exonérer ainsi le budget d'une partie de ses charges.

Il a semblé tout naturel de demander cette ressource au travail des transportés et d'en consacrer le produit à la création d'établissements industriels et agricoles, aux salaires des travailleurs, aux achats d'outillage de matières premières, etc. On espérait arriver de cette manière à encourager le développement de la colonisation par la main-d'œuvre pénale tout en évitant d'élever les crédits budgétaires.

Mais cette combinaison, en opposition avec les principes de la comptabilité publique, qui interdisent aux ministres d'augmenter les ressources mises à leur disposition pour assurer le fonctionnement des services placés dans leurs attributions, ne pouvait être réalisée que par une disposition législative exceptionnelle.

En conséquence, d'accord avec le Ministère des Finances, le Département de la Marine et des Colonies a demandé à l'Assemblée Nationale d'ouvrir au budget de 1876 un crédit sur ressources spéciales de 240.000 francs, représentant la valeur des sommes

qu'on présuait devoir provenir de la vente des produits de la transportation.

Cette proposition fut favorablement accueillie.

Le crédit ainsi voté (loi de finances du 3 août 1875) ne constituait pas, comme le budget ordinaire, un maximum que l'on ne devait pas dépasser, ce n'était au contraire qu'une simple prévision qui devait être calculée exactement d'après les résultats du dernier exercice connu, sans toutefois limiter les dépenses à ce chiffre. D'où cette conséquence que, si la production augmentait, les dépenses pouvaient suivre nécessairement la même proportion et sous la seule réserve qu'il ne devait être fait de dépenses au compte du budget sur ressources spéciales qu'autant que la recette correspondante avait été réalisée.

En fin d'année et c'était là un des grands avantages du système qu'on allait inaugurer si le chiffre des ressources réalisées était supérieur à celui des dépenses effectuées, la différence était portée de plein droit au budget de l'année suivante, pour constituer, avec les recettes à venir, le crédit nouveau.

Il convient d'ajouter qu'en vertu des dispositions de la loi de finances du 3 août 1875, un prélèvement de 20 o/o devait être effectué sur le produit de chacune des ventes réalisées, pour être versé au Trésor sous compte « Produits divers ».

Le Budget sur ressources spéciales a fonctionné dans les conditions rappelées ci-dessus, avec des alternatives diverses, depuis l'année 1876 jusqu'en 1883, époque à laquelle le service pénitentiaire était par-

venu à constituer un fonds de réserve s'élevant à 516.336 fr. 61 et destiné dans la pensée du Département à faire face, à un moment donné, à des dépenses d'installations nouvelles ou de remplacement de gros outillages.

A cette époque, le Ministère des Finances contesta la régularité de cette opération au point de vue des principes fondamentaux de la comptabilité publique et réclama le reversement intégral de la somme précitée au Trésor.

Sur l'avis de la commission du Budget, le Parlement attribua définitivement au Trésor, par la loi de finances du 29 décembre 1884, le montant des crédits épargnés par le service pénitentiaire, mais il autorisa la création d'un fonds de réserve, qui restait à la disposition de l'Administration des colonies jusqu'à concurrence d'un million. Au delà de cette somme, la plus-value des recettes sur les dépenses devait être versée intégralement au Trésor. Enfin la part revenant à l'Etat était portée de 20 à 30 o/o.

Par suite de cette décision, le produit du travail des condamnés à la Guyane et à la Nouvelle-Calédonie avait rapporté à l'Etat, dans l'espace de huit années, 829.466 fr. 01, soit plus de 103.000 francs par an.

Du 1^{er} janvier 1884 au 31 décembre 1887, c'est-à-dire dans l'espace de quatre ans, le montant des versements effectués au Trésor a atteint le chiffre de 480.595 fr. 64, soit une moyenne annuelle de 120.000 francs.

Enfin le chiffre de la réserve, qui s'élevait à 516.000 francs pour la première période de huit ans, attei-

gnait au 31 décembre 1887, c'est-à-dire au bout de quatre ans seulement 604.500 francs.

De 1876 à 1883, les bénéfices nets se sont élevés annuellement à 64.500 francs, de 1884 à 1887 ils ont dépassé 126.000 francs.

A la Nouvelle-Calédonie les établissements ci-après désignés relevaient, en 1887, du Budget sur ressources spéciales :

- Usine de Bacouya, à Bourail ;
- Exploitation forestière de la baie du Prony ;
- Domaines de Koé-Koutio, Koueta, Nembo, plaine Adam ;
- Ferme Nord de l'île Nou, la Vacherie ;
- Etablissement industriel et agricole de la Fonwhari ;
- Le four à chaux de l'île Nou ;
- Le haras de Montravel ;
- Les cultures de la presqu'île Ducos, de l'île des Pins, de Montravel et de Canala.

En outre, étaient versés au Budget sur ressources spéciales les produits des cessions de main-d'œuvre.

Le tableau suivant donne pour la Nouvelle-Calédonie la comparaison par établissement des recettes et des dépenses de 1884 à 1887.

Etablissements	Recettes	Dépenses
Cessions de main-d'œuvre. . . .	600.505 ^f 56	322.451 ^f 95
Bourail.	223.943 66	193.803 »
Baie du Prony	105.656 03	82.405 99
Koé-Nemba.	125.611 23	110.264 62
Ferme-nord de l'île Nou. . . .	136.581 71	68.765 87
Fonwhari.	46.416 02	31.559 11
Etablissements divers.	44.933 62	20.868 71
Totaux.	1.283.647 ^f 83	830.419 ^f 25

1.000 hommes environ étaient affectés, en 1887, aux différents établissements dans la proportion ci-après indiquée :

Bourail	200
Baie du Prony	200
Koé-Nemba	400
Ferme-nord	100
Fonwhary	100

La suppression du Budget sur ressources, décidée en Conseil des Ministres, a été votée par la loi du 26 janvier 1892. Par suite, le crédit de 431.000 francs, représentant les résultats du dernier exercice connu et qui devait être inscrit en 1893 au Budget sur ressources spéciales (chap. de la transportation et de la relégation. Travail des condamnés. Salaires) a été réparti entre les chapitres du Budget général de 1893 concernant le service pénitentiaire.

Depuis le 1^{er} janvier 1893 les recettes provenant de la main-d'œuvre pénale sont versées au budget sous compte : « Produits du travail des condamnés détenus dans les établissements pénitentiaires coloniaux ».

IV

On a critiqué les pénitenciers et les fermes agricoles et par voie de conséquence le Budget sur ressources spéciales.

« Il n'est pas bon, écrivait-on à ce sujet, que l'Etat

« se fasse industriel et commerçant ; il y a là un engrenage qui le conduit fatalement à se munir de tous les organes qui conviennent à une maison de commerce, et, il faut bien dire que quel que soit le dévouement du fonctionnaire pour les deniers de l'Etat, il lui manque, dans une opération semblable, l'aiguillon du risque et de la perte individuelle. »

On adressait ainsi aux pénitenciers les critiques que l'on a l'habitude de diriger contre toute entreprise directe de l'Etat. Le lieu n'est pas ici d'opposer le *collectivisme* à l'*individualisme*.

Une critique d'un autre ordre a été formulée par M. Bernard (1) qui déclare que « *la loi de 1854 ne prévoyait pas du tout les pénitenciers agricoles* ».

Sans doute la loi de 1854 ne parle pas de ces établissements, mais elle décide que les condamnés de bonne conduite pourront obtenir une concession de terrain. Or, on ne pouvait songer à accorder cette faveur à des transportés qui n'avaient aucune notion de l'agriculture. A l'Administration incombait donc le devoir de préparer le condamné à la vie agricole.

C'est principalement dans ce but qu'ont été institués les pénitenciers et les fermes (2).

1. Bernard. *L'archipel de la Nouvelle-Calédonie*. Paris, 1895, p. 411.

2. On a fait remarquer que « l'envoi des condamnés chez les colons est le meilleur moyen de former des agriculteurs ». L'administration ne devrait pas se décharger sur des particuliers du soin de donner une éducation agricole aux transportés aspirants concessionnaires : l'enseignement par les colons aurait été le plus souvent négligé ou incomplet.

On lit dans la notice pour 1865 (1) :

« Ceux qui viennent après les hommes de la première série passent à la ferme modèle de Yahoué située au sud du territoire pénitenciaire. Ils y font un nouveau stage pénal en s'initiant aux pratiques de la vie agricole. En sortant de la ferme, s'ils n'ont pas démérité, ils entrent en concession, ou ils s'engagent chez les particuliers. »

« Les agents de colonisation et les agents de cultures sont chargés de préparer des concessionnaires et de les diriger dans leurs travaux par des études pratiques indispensables (2) ».

La notice pour 1886-95 (3), ajoute à son tour :
« Employés exclusivement aux travaux agricoles de l'exploitation, soumis à un stage qui était pour ainsi dire, en même temps qu'une dernière épreuve de leur bonne conduite, la constatation de leurs connaissances en agronomie coloniale, ils ne quittaient Koë que lorsque le directeur de l'établissement déclarait qu'ils méritaient, tant par leur travail et leur désir de bien faire que par la pratique de la culture, de recevoir la suprême récompense de la mise en concession. »

Former des concessionnaires, tel était l'objet essentiel des pénitenciers et des fermes.

Ces institutions ont rendu d'autres services.

1. *Notice pour 1865*, page 14.

2. *Notice pour 1882-83*, p. 462 et 481.

3. *Notice pour 1886-95*, t. I, p. 20.

Nous ne reviendrons pas sur le Budget sur ressources qui a allégé dans une notable mesure les charges de l'Etat.

C'est des pénitenciers que rayonnaient les condamnés employés à la construction et à l'entretien des routes ainsi qu'aux autres travaux d'utilité publique et des mines.

D'autre part, il a été fait dans les fermes des essais de cultures que la colonisation libre n'avait pas les moyens d'entreprendre.

Ce sont les fermes qui ont fait entrevoir l'avenir réservé à la culture du café qui a pris de nos jours une si grande extension. Et si l'on est à peu près fixé sur ce que peuvent donner la canne à sucre, le tabac, l'ananas, l'indigotier, le riz, la vigne, l'agriculture, la sériciculture, c'est grâce aux expériences auxquelles s'est livrée l'Administration pénitentiaire.

Nous ferons observer en outre que l'Administration pénitentiaire abandonnait ses exploitations dès qu'elles faisaient concurrence à la colonisation libre. C'est ce qui est arrivé, ainsi qu'il a été dit plus haut, pour les ateliers de l'île Nou et les presses de Montravel. Le même fait s'est produit à Koë. Cet établissement vendait avec avantage des briques, du jardinage et du lait : à la suite des plaintes d'un fabricant de briques du Mont d'Or et des maraîchers et laitiers de Nouméa, Koë a cessé de produire pour le commerce et les marchés locaux.

En résumé, les pénitenciers et les fermes ont contribué au développement de la colonisation de la Nou-

velle-Calédonie. Un seul reproche doit leur être adressé : c'est d'avoir occupé à certaines époques un grand nombre d'hommes dont une bonne partie aurait pu être employée aux travaux de routes.

CHAPITRE IV

TRAVAUX PUBLICS EXÉCUTÉS PAR LA MAIN-D'ŒUVRE PÉNALE

Nous rangerons les travaux publics exécutés par les transportés en deux groupes : d'une part, la construction de bâtiments, l'arasement de la Butte Conneau, l'établissement de conduites d'eau et du réseau télégraphique de la Nouvelle-Calédonie ; d'autre part, les travaux de routes.

I

La main-d'œuvre pénale a construit tous les établissements appartenant à l'administration pénitentiaire : hôpitaux, magasins, prisons, logements de fonctionnaires, cases de condamnés ; elle a contribué à la construction des hôtels des chefs d'administration, du magasin central de Nouméa, de la cathédrale, du temple protestant, de l'hôpital militaire, de l'école primaire, du musée, de l'évêché, de l'église, du caser-

nement de la gendarmerie, du lazaret, des travaux de défense de la colonie.

Le budget de la transportation a supporté une partie des frais de construction du casernement de la gendarmerie (96.000 francs de 1880 à 1884) ainsi que du lazaret (13.833 fr. 33 en 1882).

Entre la ville de Nouméa et le port se trouvait une éminence, « une énorme muraille en pierres », appelée la Butte Conneau qui était une grande gêne à la circulation.

Commencé le 8 mars 1875, l'arasement de la Butte Conneau n'a été terminé que le 28 mai 1877. Les travaux n'ont cessé d'occuper de 250 à 300 condamnés. Le déblai n'a pas été moindre de 268.210 mètres cubes comprenant une quantité considérable de roches qu'il a fallu faire sauter à la mine. On a consommé plus de 18.852 kilogs de poudres. Avec les terres enlevées on a comblé 12 hectares 23 ares de marécages salins, qui ont pu recevoir des constructions. La surface déblayée est de 2 hectares 15 ares (1). L'administration pénitentiaire a fourni la main-d'œuvre, et a contribué aux dépenses pour une somme de 130.000 francs (2).

Nouméa était privé d'eau potable et la population en souffrait beaucoup dans les moments de sécheresse prolongée. D'autre part, l'eau de pluie recueillie sur les toitures en zinc n'était pas très salubre. On amena donc l'eau de Yahoué, de 13 km. 500, dans des con-

1. *Notice pour 1877* (Paris, 1880, p. 12 et 71). Cf. Lemire, *op. cit.*, p. 284.

2. *Notice pour 1884* (Paris, 1887, p. 64).

duites souterraines qui aboutissent à un château-d'eau placé dans la partie du jardin du gouvernement qui domine la ville. Il a fallu deux ans et demi, comme pour la butte Conneau, pour achever ce grand travail.

Entre le barrage de prise d'eau sur le ruisseau d'Yahoué et le jardin de la ferme il a fallu établir un chemin de 1.700 mètres de longueur, dont un tiers a été gagné sur des roches excessivement difficiles à attaquer. On a dû construire 18 aqueducs ou murs de soutènement et 13 ponts ou ponceaux. Des tuyaux ont été posés dans une tranchée plus ou moins profonde de 11.000 mètres de longueur (1).

Pour accomplir ces travaux, la main-d'œuvre a été entièrement fournie par la Transportation (2) qui y a en outre contribué au moyen de son budget. Une somme de 300.800 francs (3) y a été affectée.

L'administration pénitentiaire a également établi des conduites d'eau sur divers centres. Celles de Canala, Houailou, Pounérihouen, Ouégoa, Gomen, Koné, Pouembout, Mouéo, Poya, Bourail, Nessadiou, Téremba, Bouloupari, Saint-Vincent, Païta, Dumbea, La Conception à Yahoué, ont été déclarées d'utilité publique par un arrêté du gouverneur en date du 27 mai 1884.

La Nouvelle-Calédonie a été dotée de bonne heure d'un réseau télégraphique complet.

1. Lemire, *opus. cité*, p. 285.

2. *Notice pour 1871-75* (Paris, 1879, p. 21).

3. *Notice pour 1884* (Paris, 1887, page 64).

En 1875 il était établi sur une longueur de 570 kilomètres et à la fin de l'année 1877 il parcourait tout le littoral de la colonie. Cette ligne devait rendre les plus grands services à l'administration, surtout en cas d'évasion, en la mettant à même de prendre des mesures immédiates pour la poursuite des évadés.

Le réseau a été construit en grande partie par le service pénitentiaire (1).

Sans parler de la main-d'œuvre, il a prêté un concours pécuniaire important. De 1874 à 1884 inclusivement il a été imputé sur le budget de l'administration pénitentiaire : une somme de 365.200 francs pour la construction du réseau, une somme de 260.000 fr. pour subvention au service télégraphique, 74.475 fr. pour solde des employés affectés aux postes et télégraphes (2).

II

Le *Moniteur de la Nouvelle-Calédonie*, du mois de mars 1871, se plaignait du défaut de routes : « On ne s'étonnera pas de l'importance donnée ici à la question des chemins. Elle n'est point exagérée : tout le monde est bien persuadé que si, à l'origine de l'occupation, le gouvernement avait fait tracer un simple chemin le long de la côte, au milieu de la zone des

1. *Notice pour 1871-75* (Paris, 1877, p. 22).

2. *Notice pour 1884* (Paris, 1887, p. 64).

terres à concéder, la recherche des terrains eût été plus facile et la colonisation, par suite, eût été plus rapide. Qu'il s'agisse, par exemple, d'aller chercher des terres du côté de Koné ou d'Hiengène, on s'effraie des difficultés de la route, et il n'en faut pas davantage pour arrêter dans ses projets un colon, qui ne dispose pas de grands moyens d'action ; il attend que d'autres plus au courant des choses du pays, ou possédant plus de ressources, lui aient frayé la voie, et quand, plus tard, il se présentera, il choisira son lot dans les terres que les premiers venus auront laissées de côté, si toutefois il s'en trouve.

« Les chemins, après avoir facilité les recherches des colons en quête de terres, seraient encore plus utiles aux colons établis, qui sont trop souvent réduits à n'avoir d'autres voies de transport que la mer. Or, on connaît tous les inconvénients d'une pareille situation, sans compter que certains produits, le bétail notamment, ne s'accommodent nullement des transports maritimes. Combien de têtes de bétail, qui ont été égarées ou tuées sur les sentiers de la colonie, auraient été conservées à leurs possesseurs si des chemins avaient été ouverts, si quelques coups de pioche avaient été donnés dans les passages difficiles... »

Dès 1876, l'administration pénitentiaire a poursuivi activement la percée de sentiers dans les endroits difficiles et impraticables. En 1878, on pouvait se rendre par terre de Nouméa à l'extrémité nord de l'île par Uaraï et Canala ; de Bouloupari à Thio et à Bouraké ; de Canala à Thio par Nakeby ; de Bourail à Houaïlou.

Les routes étaient achevées aux alentours de Nouméa et à une distance de 50 kilomètres du chef-lieu. Une route muletière, de plus de 100 kilomètres, reliait entre eux les centres de Uaraï, Bourail et Canala (1). Le crédit affecté aux routes, par la colonie, était de 2.000 francs en 1877, mais la métropole y consacrait 140.000 francs sur les fonds de l'Administration pénitentiaire.

Un arrêté du Gouverneur, en date du 31 janvier 1879, décida qu'à compter du 1^{er} février suivant les travaux d'entretien et de construction des routes seraient confiés au service de la Transportation. L'Administration pénitentiaire devait se comporter comme un entrepreneur qui exécute un travail commandé et qui l'entreprend sous sa responsabilité. « Après l'accomplissement de sa tâche, elle livrera son travail qui sera reçu par l'administration compétente, selon les formes usitées pour la réception d'un travail à l'entreprise (2). »

En 1881, la transportation a fait exécuter les travaux de nivellement de la place des Cocotiers, de remblai et nivellement de la place d'Armes, où s'était formé un marécage qui était une cause d'insalubrité pour la ville.

De 1882 à 1885, les travaux de routes ont occupé le premier rang parmi les travaux publics, exécutés par la main-d'œuvre pénale.

Le Ministre écrivait le 29 juin 1882 au nouveau

1. Lemire, *op. cit.* p. 284.

2. *Notice pour 1880-81* (Paris, 1884, p. 275).

gouverneur, M. Pallu de la Barrière : « L'administra-
« tion pénitentiaire doit prêter son concours dans la
« plus large mesure à l'exécution de tous les grands
« travaux d'utilité générale. La construction des rou-
« tes doit être l'objet de soins constants. Il est indis-
« pensable d'établir, à bref délai, un réseau de routes
« reliant entre eux tous les postes, tous les centres de
« population de la colonie et permettant de pénétrer
« facilement au cœur de l'île. Il faut, en outre, que
« ces routes soient toujours entretenues, afin que le
« terrain, faute de soins, ne retourne plus à l'état pri-
« mitif (1). »

De son côté le gouverneur (2) invite les condamnés, qui aspirent à obtenir des avancements en classe, une nourriture plus abondante, l'autorisation d'aller travailler chez les colons, et enfin des concessions de terre et des demandes en grâce, à se faire inscrire sur les listes des travaux de routes, auxquels il donne la première place pour l'expiation et l'acheminement à une vie que rechercheraient d'honnêtes paysans de France.

600 transportés, pris dans le camp de Montravel et dans l'île Nou, furent dirigés sur les travaux de route. Le nombre des condamnés, affectés à ces travaux, fut ainsi porté à 870.

En 1882, il n'existait que 57 kilomètres de routes achevées, allant d'un côté de Nouméa à Païta et de l'autre de Nouméa à la rivière la Coulée.

1. *Notice pour 1882-83.* (Paris, 1885, p. 359).

2. *Ibid*, p. 412.

Au 1^{er} janvier 1885, les routes entièrement terminées et livrées au service local comprenaient :

De Nouméa à Païta	29 km.
De Nouméa au Mont-d'Or	9
Du Pont des Français à la prise d'eau	3
De Canala à la Foa	1
De la ferme d'Yahoué à la route n° 1	1
Route des Portes de Fer.	5
De Nouméa à baie d'Ouëmo	1
Ensemble	49 km.

de routes de grande communication (largeur de 7 mètres entre fossés).

En outre, 51 kilomètres de routes muletières (largeur 2 m. 50) étaient aussi livrés au service local savoir :

Route n° 1, de Nouméa à Gomen, tronçon compris entre la rivière Brun et le Tamoa, soit 10 kilomètres ;

Route n° 8, de Gomen à Oubatche, tronçon d'Oubatche au village Panhel, soit 41 kilomètres.

Les routes et les sentiers muletiers, les routes communales et les routes pénitenciaires, en bon état de viabilité et à la charge de l'administration pénitentiaire comprenaient :

Routes carrossables.

- 13 km. reliant Canala à Nakety ;
- 2 km. 800, de Bouloupari au quai Olry ;

- 56 km. de Païta à Bouloupari (route en cours d'exécution) ;
- 18 km. de la Foa à Moindou (en cours d'exécution) ;
- 8 km. de Bourail à la mer (en cours d'exécution) ;
- 7 km. de la rivière de la Coulée à la Cascade, sur la route n° 2, de Nouméa à la baie du Prony (en cours d'exécution) ;
- 4 km. 900, de Païta à Gadji (en cours d'exécution) ;
- 0 km. 500, de Païta à Port-Laguerre (en cours d'exécution) ;
- 13 km. 700, de Méré à Kua, sur la côte est (en cours d'exécution) ;
- 16 km. de Saint-Vincent à la mer, par Tonghoin ;
- 1 km. de Canala aux Quatre-Bras,

soit 140 km. 900, dont 32 km. 800 entièrement achevés.

Routes muletières.

- 50 km. de Canala à la Foa ;
- 15 km. entre Bouloupari et Bouraké ;
- 18 km. entre Bouloupari et Kuen-Thio ;
- 18 km. entre Bouloupari et le poste de la Ouaménie supérieure ;
- 9 km. de Bourail à la Puebo ;
- 2 km. sur la route n° 1 et traversant le village de Bourail ;
- 9 km. de Bourail à la Ferme école ;

soit 121 km.

Sentiers muletiers de (1 mètre à 1 m. 50 de largeur).

- 431 km. reliant entre eux tous les centres de la côte est de Thio à Pam, par Oubatche, avec installa-

tion de 3 petits bacs, 13 grands bacs et 1 pirogue, pour le passage des rivières ;

100 km. reliant Kuen-Thio à Thio, la Poueho à Houaïlou par Boromédi, le village dit Pauhéol à Gomen, Bouloupari à la Foa ;

Enfin 300 km. de *routes pénitentiaires* servant de communication dans les différents centres de Fonwhari, Bourail, Pouembout, Diabot, île Nou, presqu'île Ducos et île des Pins.

En résumé, au 1^{er} janvier 1885, 82 kilomètres de routes carrossables étaient terminés et 109 kilomètres en cours d'exécution : d'autre part, la colonie était dotée d'un réseau de sentiers et de routes muletières s'étendant sur plus de 580 kilomètres, sans compter les routes pénitentiaires (1).

Ce beau résultat est dû à l'administration pénitentiaire qui a fourni la main-d'œuvre et les capitaux. De 1874 à 1884 inclusivement, le Budget du service pénitentiaire a contribué aux dépenses de travaux de routes pour une somme de plus de deux millions (2.068.810 francs exactement) (2).

Le nombre des condamnés occupés aux travaux de route qui était de 280 en 1874 s'est élevé progressivement à : 300 en 1875, 430 en 1877, 460 en 1882, 870 en 1883.

Les travaux exécutés pendant l'année 1885 sont les suivants :

1. *Notice pour 1885* (Paris, 1889, p. 73). Cf. *Notice pour l'Exposition de 1900*, p. 62.

2. *Notice pour l'année 1884*, p. 64.

25 km. 536 mètres de piste de 6 mètres de largeur ;
16 km. 231 mètres d'empierrement ;
12 aqueducs de 0 m. 60 en maçonnerie ;
3 ponceaux de 1 mètre en maçonnerie ;
3 ponceaux de 2 mètres en maçonnerie ;
1 ponceau de 10 mètres ;
1 ponceau de 8 mètres à tablier métallique.

Ces importants travaux assurent la circulation en voiture sur les 56 kilomètres de Païba à Bouloupari, route qui a été inaugurée en grande pompe en septembre 1885.

Le Conseil général de la Nouvelle-Calédonie, institué par décret du 2 avril 1885, voulut prendre en mains la direction des travaux de routes en se servant de la main-d'œuvre pénitentiaire et des crédits votés dans la métropole par la loi de finances.

Le Département crut devoir répondre au désir de l'assemblée locale. Le 27 avril 1889 (1) des instructions sont adressées à cet effet au Gouverneur. Le sous-secrétaire d'Etat déclare que le rôle du service de la transportation au point de vue de l'exécution des travaux d'utilité publique se bornera désormais à fournir à l'entrepreneur, chargé d'exécuter le plan de campagne arrêté par l'administration locale, les contingents de condamnés nécessaires.

Pour mettre en pratique cette réforme, on avait recours à l'adjudication, et la valeur de la main-d'œuvre pénale était calculée à raison de 2 francs par

1. *Notice pour 1886-1895*, 2^e volume, 1^{re} partie, p. 501.

homme et par jour. Ainsi, si une section de route entraîne une dépense évaluée à 100.000 francs et nécessite 100.000 journées de main-d'œuvre, l'adjudication portera sur une somme totale de 300.000 francs, et l'entrepreneur qui offrira le rabais le plus considérable sera déclaré adjudicataire.

Le nouveau système qui fut appliqué à partir du 1^{er} février 1890, a présenté quelques inconvénients au point de vue disciplinaire.

Par mesure d'économie, les installations faites par l'entrepreneur laissaient souvent à désirer. Les surveillants et leur famille n'étaient pas toujours à l'abri du soleil et de la pluie. Les condamnés avaient un mauvais hangar pour se loger. Il n'existait pas de locaux disciplinaires, même rudimentaires, sous prétexte que ces camps n'étaient que provisoires. Le travail devait s'en ressentir. Aussi, on a vu des entrepreneurs renoncer à leur marché (1).

Quoi qu'il en soit, une vive impulsion fut donnée aux travaux de route. En 1890, 1.200 transportés y étaient employés et le Département y affectait une somme de 150.000 francs.

En 1895, plus de 250 kilomètres de routes carrossables étaient livrées à la circulation.

Avec la suspension des envois de condamnés en Nouvelle-Calédonie, l'allocation pour travaux neufs prévue chaque année au Budget colonial, fut d'abord réduite à 75.000 francs, puis supprimée ; d'autre part,

1. *Notice pour* 1886-95, tome I, p. 226.

depuis la réglementation de l'emploi de la main-d'œuvre pénale (1), les condamnés ne furent pas toujours mis gratuitement à la disposition du service local, pour l'exécution des travaux de route.

Néanmoins, les condamnés ont construit, depuis 1895, un réseau de routes de pénétration. Telles sont les routes de Moindou à Tendéa et au lot Ravaux, la route de La Foa au col d'Amieux, la route de Bourail à Tendéa et rivière Houé par la Haute-Boghen, la route de la mer au pic Adio sur le territoire de la Poya.

Aux travaux de route accomplis par la main-d'œuvre pénale il faut ajouter la part qu'elle a prise dans la création de la voirie de Nouméa et la construction du grand quai.

Il nous reste à dire un mot des camps de travaux publics.

III

Comme le dépôt central chacun des pénitenciers fournissait des travailleurs soit dans la localité même où il était situé, soit dans les localités plus éloignées où on établissait des camps mobiles. Ces camps, placés le long des routes, étaient construits par les condamnés eux-mêmes, souvent en torchis ou en paillottes.

Bourail avait comme principales annexes :

1° Le *camp de la Néra* qui, évacué en 1888, fut réoc-

1. Voir *infra*.

cupé en 1892 pour la construction du tramway devant relier Bourail à la mer ; 50 hommes environ étaient chargés des travaux ;

2° Le *camp du blockhaus*, situé à 7 kilomètres du village avec un effectif de 60 à 75 condamnés ; les transportés qui y étaient internés étaient employés à l'entretien des routes de Néméara et de Pouéo ;

3° Le *camp de la Pouéo*. — On y employait un détachement de 20 à 75 condamnés, à la réfection de la route de Pouéo à Bourail.

4° Le *camp de la gendarmerie* : 30 à 40 hommes étaient affectés à la réfection de la route de Boghen, à la construction d'une passerelle sur la Pouéo à Bourail ;

5° Le *camp de la Tarodièrre*. — Les 25 condamnés, placés sur ce camp étaient employés à la réfection de la route de la Tarodièrre à Tené. Ces quatre derniers camps ont été supprimés en 1897 ;

6° Le *camp de Boghen*. -- Une corvée de 50 condamnés en 1896 et de 45 en 1897 a été affectée à la réfection de la route d'Ourail ;

7° Le *camp de Nessadiou*. — Une corvée de 12 à 20 hommes était employée à l'entretien des routes ;

8° Le *camp de Népaوران* formé le 20 août 1897, pour la construction de la route de la Néra, rive gauche, on y employait 48 condamnés.

9° Le *camp de Mécongnia*, formé le 26 octobre 1897, avec 40 condamnés, qui étaient affectés aux travaux d'agrandissement du sentier de Mécongnia à Montpoué ;

10° Le *camp de Montpoué*, créé le 26 octobre 1897, pour la réfection et l'agrandissement du sentier de Montpoué à l'embouchure de la Névonis ;

11° Le *camp de la Boghen supérieure*. — Ce camp, établi le 24 février 1897, se composait de 35 condamnés, chargés de la réfection de la route de Boghen à Mécongnia ;

12° Le *camp du poste de la Mer*, formé le 25 octobre 1897, avec 25 condamnés pour l'empierrement de la route de la Roche percée au poste de la mer.

Le pénitencier de *Canala* avait aussi un camp dont l'effectif, en 1887, était de 56 hommes. 41 de ces condamnés étaient employés à l'achèvement de la route et d'un canal qui relie à la mer le lieu dit des « Quatre-Bras » où se trouve un débarcadère. La route a 7 mètres de largeur et est très bien établie. Quant au canal creusé en plein marais, il a 10 mètres de largeur et 7 mètres de profondeur. Il permet de remorquer à toute marée les chalands et les embarcations. Le camp de Canala a également procédé à la réfection du chemin muletier de Canala à Méré. Supprimé dans le courant de 1887, le camp de Canala fut reconstitué à titre provisoire, au mois de février 1888, avec un effectif de 67 transportés pour la réfection et l'entretien des sentiers muletiers entre Canala et Thio, la Foa, Houaïlou, Pouérihouen et Bourail. Cette réfection portait sur un parcours de 550 kilomètres. La largeur des sentiers fut portée à 1 m. 50. En 1890, l'effectif des condamnés s'élevait à 100, divisé en trois corvées volantes : deux corvées de 25 hommes pour les

sentiers muletiers de Canala à la Foa et une corvée de 50 hommes de Canala à Houaïlou.

Le camp de *Pouembout* était Koné. Les transportés qui le composaient ont toujours été affectés aux travaux de route.

Montravel avait comme annexes où s'exécutaient des travaux d'utilité publique : la Coulée, Ouen-Toro, Saint-Louis, la Dumbéa, Nondoué, Tomo, la Tontouta, Ouenghi, Kuentio, Bouloupari, Pont-des-Français et Saint-Louis. A Montravel campaient également les cantonniers de la route de Païta.

Bouloupari n'était, à sa fondation en 1876, qu'un camp volant, car de 1876 à 1878, il changea trois fois d'emplacement, 60 hommes étaient alors occupés sur ce point à des travaux de route.

Il s'est surtout développé à partir de 1882, lors de l'impulsion donnée aux travaux de route. L'effectif des condamnés s'est élevé à plus de 300 hommes, et il a atteint même 620 en 1888, par suite de la création d'annexes dont Bouloupari était le centre. Depuis le 1^{er} février 1890, les travaux de route ayant cessé d'être exécutés par l'administration pénitentiaire, le centre de Bouloupari a perdu de son importance. Il ne fut laissé sur le camp que les hommes nécessaires aux besoins du campement, des magasins et de l'infirmerie.

Tous les autres condamnés furent dirigés sur les camps annexes où étaient exécutés des travaux de routes : Oua - Tioli, Ouenghi, Oua-Tom, Popidery,

Forêt-Noire, camp Tарisse, Frappier, Foni-Moulon, camp du Conducteur.

En 1893, les camps de Oua-Tioli (20 hommes), de Oua-Tom (22 hommes), Popidery (12 hommes), Forêt Noire (7 hommes), Foni-Moulon (8 hommes) étaient rattachés au camp Brun, qui n'avait été jusque-là qu'un poste isolé.

Bouloupari fut supprimé le 21 juillet 1894.

Ses annexes principales furent :

Daroux, à 10 kilomètres du centre. L'administration pénitentiaire exécuta sur ce point en 1886 des travaux importants : terrassements considérables ; construction d'un pont en pierre ; continuation de la route neuve ; défrichements et assèchements de marais.

Oua-Tchéou, à 6 kilomètres, a été occupé en 1886 par 95 manœuvres. On y a exécuté des travaux de même nature qu'à Daroux.

Ces deux camps furent évacués en 1889.

Kuen-Thio, situé à 33 kilomètres, fut créé, à titre provisoire, en 1887, 20 hommes étaient employés à réparer les sentiers muletiers de Bouloupari à Canala.

Ouenghi, chantier de 48 hommes pour la construction d'un pont sur l'Ouenghi.

Pendant les mois de juin, juillet et août 1889, la plus grande partie des contingents dépendant de Bouloupari et de ses annexes, à l'exception des hommes du camp Brun, furent occupés à la Ouaménie, domaine acquis par l'administration pénitentiaire pour l'installation d'un contingent de 400 relégués formant la première section mobile.

De 1886 à 1890, l'administration pénitentiaire termina environ 20 kilomètres de routes, et fit les terrassements sur un parcours de 15 kilomètres. Elle construisit deux ponts en pierres sur la Ouaménie et sur la Oua-Tchéou, un pont de 5 mètres, deux de 4 mètres, et deux de 2 mètres, des ponceaux et des aqueducs.

Coëtempoé. — Ce camp a été créé en 1869 pour l'exécution de travaux de route. Il était surtout important par les nombreuses annexes qui en dépendaient. En 1886, il en subsistait encore quatre : Schich à 5 kilomètres (35 condamnés), Soulard à 8 kilomètres (66 condamnés), Cheval pour l'entretien de la route avec trois cantonniers, Sleath à 10 kilomètres (65 condamnés).

Le camp de Coëtempoé a été abandonné le 29 décembre 1887, les travaux de la section de route dont Coëtempoé était le centre, entre Païta et Bouloupari pouvant être considérés comme achevés. Les forces de Coëtempoé furent reportées sur Bouloupari pour la continuation des grands travaux de route sur Foa.

Païta. — Le camp de Païta a été créé en 1870. Les hommes qui le composaient, ainsi que ceux de son annexe Gadji, ont toujours été employés aux travaux de route. Les travaux entrepris par l'administration pénitentiaire ayant été terminés, le camp a été levé le 31 décembre 1887 et les transportés furent dirigés sur Bouloupari en augmentation d'effectif.

Tomô. — Le camp de Tomô, établi le 9 mars 1873 sur les terrains du domaine local, pour la construction de la route n° 1 de Nouméa à Gomen, avait été chargé spécialement de la section dite de Tomô, com-

prise entre la Tontouta et la Ouenghi, soit 14 kilomètres. Cette portion de route étant terminée, le camp a été définitivement abandonné le 1^{er} février 1886.

Dumbéa. — Depuis la remise de la ferme de Koé à son propriétaire (1890), un camp, dont l'effectif s'élevait à 110 condamnés a été formé à la Dumbéa sur la demande et au compte du service local, pour l'entretien et la réparation de la route de la Dumbéa à Païta. Il a été évacué en 1892.

En 1886, 120 condamnés appartenant à l'établissement de Koé ont été employés à la construction du pont de la Dumbéa, d'autres à l'entretien de la route n^o 1 du pont des Français à Catiramona, et des voies de communication dépendant de la municipalité de la Dumbéa.

En multipliant les camps mobiles, l'administration se conformait à l'esprit de la loi du 30 mai 1854 qui prévoyait l'emploi des transportés aux travaux les plus pénibles de la colonisation.

Il résulte des renseignements qui précèdent qu'en fait de travaux d'utilité publique, l'œuvre des condamnés en Nouvelle-Calédonie ne se limite pas « à quelques centaines de mètres de quais et à une route carrossable... », comme le dit M. Chautemps dans sa proposition de loi ayant pour objet l'exécution de la peine des travaux forcés dans des maisons de force en France, en Algérie et dans les colonies (1). Il

1. Sénat, session ordinaire, annexe au procès-verbal de la séance du 3 juillet 1908, n^o 200, p. 36 (M. Chautemps propose de substituer le régime cellulaire à la transportation).

résulte, au contraire, que la main-d'œuvre pénale a exécuté des travaux considérables et que les frais en ont été souvent supportés par le Budget de la Transportation.

On reproche, pourtant, à l'administration pénitentiaire de n'avoir pas doté la colonie d'un plus vaste réseau de routes dont elle a un si grand besoin.

Sans doute, la Transportation aurait pu donner de meilleurs résultats à ce point de vue. Mais elle aurait été alors obligée de diminuer le concours qu'elle apportait, en même temps, aux divers services publics de la colonie et aux particuliers, concours auquel nous arrivons, et qui sait si elle n'aurait pas encouru de ce côté le même reproche.

CHAPITRE V

CONCOURS A LA COLONISATION LIBRE

L'administration pénitentiaire ne s'est pas bornée à faire construire par les condamnés des travaux qui devaient, suivant l'expression de M. Pallu de la Barrière (1), permettre à la Nouvelle-Calédonie de « s'ébranler ».

Elle a aidé le développement de la colonisation en mettant la main-d'œuvre pénale à la disposition des services publics et des particuliers.

I

Concours aux services publics.

La mise des condamnés à la disposition des services locaux ou municipaux a fait naître la question de savoir si ceux-ci doivent être soumis de ce chef au

1. Lettre de M. Pallu, gouverneur, au Directeur de l'administration pénitentiaire, *notice pour 1884*. Paris, 1887, p. 403.

paiement d'une redevance. Cette question met en présence et en opposition les intérêts de la colonie et ceux de l'Etat.

Ceux qui prennent la défense des intérêts de la colonie font valoir que la mise gratuite à sa disposition de la main-d'œuvre pénale ne constitue qu'un faible dédommagement aux inconvénients de toute nature, qui résultent pour elle de la présence des forçats sur son territoire. Ils tirent un autre argument de l'infériorité de cette main-d'œuvre ; les condamnés, disent-ils, travaillent seulement quelques heures par jour, la moitié, sinon les deux tiers, sont employés à faire tout autre chose que le travail principal ; si l'on tient compte de ce qu'il faut organiser la surveillance et payer les gardiens, on arrive à ce résultat, que la main-d'œuvre pénale, même concédée à titre gratuit, revient aussi cher que la main-d'œuvre libre. On ajoute que l'expérience prouve d'ailleurs que si l'administration exige un prix trop élevé, elle se heurte au refus des services locaux d'employer les condamnés, et en est réduite à les entretenir elle-même sur ses chantiers.

Les défenseurs des droits de l'Etat estiment qu'une redevance doit être exigée pour toute cession de main-d'œuvre. Ils invoquent plusieurs raisons.

La transportation a des ressources budgétaires pour entretenir son personnel. Quand ce personnel travaille pour elle, elle supporte justement les charges d'un travail dont elle a le profit. Mais lorsqu'elle entretient le personnel, et que ce personnel travaille pour un service public, la situation change. En outre, aux termes

de l'ordonnance du 31 mai 1862, aucun service public ne peut accroître ses ressources budgétaires par des moyens détournés. Or, c'est accroître les moyens budgétaires d'un service que de lui donner gratuitement une main-d'œuvre dont le prix a dû être prévu dans la fixation de son budget.

D'autre part, ajoutent-ils, à la Guyane, la gratuité de la main-d'œuvre pénale avait amené un gaspillage déplorable des forces de la transportation, et leur concours, au lieu de favoriser les progrès de la colonisation, était, pour ainsi dire, mis au service des plus étranges abus. Il devait en être ainsi, par suite de la tendance naturelle à ne pas ménager ce qui ne coûte rien. Ainsi, sur des ateliers où cinquante hommes eussent suffi, on en mettait deux cents qui se gênaient au lieu de s'entr'aider. L'impôt d'une redevance devait faire et fit, en effet, rentrer les choses dans les limites raisonnables et l'on peut être assuré que demain les mêmes abus recommenceraient si ce frein disparaissait. Ils font valoir enfin que tous les produits de la main-d'œuvre pénale, dans les prisons de la métropole, étant versés au budget des recettes de l'Etat sous un compte spécial, il y a lieu d'appliquer le même système aux colonies.

Cette théorie a prévalu au Congrès national colonial réuni à Paris en 1890 : le Congrès a repoussé la mise gratuite à la disposition des colonies de la main-d'œuvre pénale.

Une troisième opinion, qui tient le milieu entre les précédentes, admet le principe de l'obligation pour

les services employeurs de payer une redevance. Mais elle y apporte un tempérament : la main-d'œuvre pénale sera mise gratuitement à la disposition des services publics quand il s'agira d'exécuter de grands travaux d'utilité générale, tels que construction de routes, chemins de fer, quais, bassins de radoub, travaux de défrichements et d'assainissement.

D'après ses partisans, ce système aurait l'avantage de concilier les intérêts des colonies pénitenciaires avec les droits de l'Etat. Toutefois, afin d'éviter les abus, on admet que les cessions de main-d'œuvre à titre gratuit devraient être consenties par décret en Conseil d'Etat; on fait valoir à l'appui de cette théorie, que la métropole trouverait dans cette combinaison le moyen de contribuer à la prospérité de ses possessions d'outre-mer.

Les travaux cités ci-dessus, en augmentant l'outillage des colonies, attirent par là même les capitaux et les émigrants. D'un autre côté l'Etat n'aurait pas à s'imposer de trop grands sacrifices, car la redevance serait due pour tous les autres travaux. Au surplus, ajoute-t-on, que deviendraient les travaux les plus pénibles de la colonisation auxquels doivent être employés les transportés, si les services publics refusaient la main-d'œuvre pénale à cause de la redevance qui leur est réclamée ? L'une des deux, ou l'administration pénitenciaire fait exécuter ces travaux à ses frais, en régie, comme elle l'a fait jusqu'en 1890, ou à l'entreprise, ou bien elle se borne à fournir la main-d'œuvre aux services locaux pour le compte

desquels les travaux sont effectués. Dans les deux premiers cas, la loi de 1854 pourra recevoir son application. Il n'en est pas de même dans le troisième, si les services publics renoncent à employer les transportés.

L'administration a donné satisfaction tantôt à l'une, tantôt à l'autre des théories que nous venons de rappeler.

Avant 1891, aucun décret n'a été rendu sur la matière. La question a été résolue jusque-là d'abord par le Gouverneur, puis par le Ministre.

Une décision du Gouverneur, en date du 25 janvier 1865 (1), régla la répartition du personnel des condamnés en quatre classes, d'après leur conduite et leur travail.

Afin de permettre de constituer, aux ouvriers de la Transportation, qui se faisaient remarquer par leur bonne conduite et par leur zèle, un pécule au moyen duquel ils pourraient pourvoir aux premières nécessités d'un établissement, lors de leur mise en état de liberté provisoire ou définitive, l'arrêté stipulait, dans son article 10, que lorsqu'ils auraient à exécuter des ouvrages pour l'un des services de la colonie autre que celui de la Transportation, il leur serait alloué *une gratification journalière* dont la quotité était fixée comme suit :

1 ^{re} classe	{	chefs d'atelier	0 fr. 25
		ouvriers	0 fr. 20
2 ^e classe.			0 fr. 12
3 ^e classe.			0 fr. 07

1. *Notice pour 1868-70*. Paris, 1874, p. 195.

Les individus de la quatrième catégorie ne pouvaient recevoir aucune gratification.

Une autre décision locale du 28 mai 1869 a rendu gratuit, au profit de tous les services employeurs, le travail des hommes composant les troisième et quatrième catégories. Les transportés des deux premières catégories, lorsqu'ils travaillaient pour un service autre que celui des pénitenciers, continuaient à recevoir, au compte du service employeur, une gratification variant suivant les classes et la capacité professionnelle de 0 fr. 07 à 0 fr. 25 pour chaque journée de travail.

En dehors des salaires, les services publics étaient tenus de payer les gratifications en nature et les outils et instruments de travail.

C'est à ces conditions, pas trop onéreuses, que la main-d'œuvre pénale a été mise à la disposition des divers services de la colonie jusqu'à la fin de l'année 1872.

Une dépêche ministérielle du 15 janvier 1873 a prescrit de faire payer aux services publics, en dehors des salaires déjà prévus, *une redevance de 50 centimes par homme et par jour représentant environ la moitié de la dépense de la nourriture* (1). Un arrêté du Gouverneur en date du 26 mai 1873, a mis à exécution à partir du 1^{er} avril 1873, les dispositions prescrites par le Département.

La redevance de 0 fr. 50 constituait pour les services

1. *Notice pour 1871-75* (Paris, 1877, p. 22 et 303).

employeurs une charge d'autant plus lourde qu'elle était due non seulement pour les condamnés de la 1^{re} et de la 2^e classe, mais aussi pour ceux de la 3^e classe qui ne recevaient pas de salaires (1).

L'administration locale de la Nouvelle-Calédonie a protesté à différentes reprises, contre cette imposition. Le Département, tout en accordant souvent des exonérations (2), en a toujours défendu le principe. « Cette redevance, écrivait-il au Gouverneur, représente une bien faible partie des dépenses que l'Etat doit supporter pour l'entretien du condamné. On peut évaluer à 6 francs le prix moyen de la journée d'un ouvrier libre en Calédonie. En admettant qu'un condamné ne fournisse que la moitié du travail d'un ouvrier libre, on arrive encore à ne rembourser au budget sur ressources spéciales, que le sixième de la valeur d'une journée de travail (3). »

Le système suivi de 1873 à 1891 a été en quelque sorte le système mixte : application de la redevance avec exonération dans certains cas.

Le décret disciplinaire du 18 juin 1880, en divisant le personnel transporté en cinq classes, avait maintenu les salaires pour les condamnés des trois premières classes. Les salaires, ainsi que nous l'avons vu, étaient destinés à constituer un pécule aux transportés de bonne

1. Les condamnés de la 4^e catégorie ne pouvaient pas sortir du pénitencier (art. 3 de l'arrêté du 28 mai 1869).

2. De 1874 à 1877, le Département a fait remise au service local de plus de 200.000 francs de redevance.

3. *Notice pour 1884*, p. 343.

volonté. Ils avaient en outre l'avantage d'une part d'inciter les condamnés des classes inférieures à se bien conduire pour mériter leur passage aux classes supérieures et d'autre part de permettre d'obtenir de la main-d'œuvre pénale tout ce qu'elle pouvait fournir.

La commission permanente du régime pénitentiaire (1) a estimé que le principe qui domine la peine des travaux forcés, c'est l'obligation du travail et qu'il était par suite contraire à la loi de payer au transporté le prix d'un travail qui constitue sa peine. Aussi le décret du 4 septembre 1891 a-t-il supprimé les salaires, sauf dans certains cas particuliers et, comme conséquence de cette suppression, il a décidé que la ration normale serait le pain sec et l'eau, mais il a prévu en même temps que des bons de cantine permettant d'améliorer cette ration normale seraient accordés aux condamnés qui auraient accompli la tâche qui leur serait imposée ou qui auraient fait preuve d'une assiduité soutenue au travail. Si l'ensemble de ces dispositions était de nature à rendre à la peine des travaux forcés le caractère d'exemplarité

1. Une décision ministérielle du 15 mai 1889 a institué une commission dite, « commission permanente du régime pénitentiaire des colonies », chargée : 1° d'étudier les réformes qu'il y aurait lieu d'apporter dans le régime des établissements pénitentiaires coloniaux ; 2° de préparer la refonte des règlements d'administration publique rendus en exécution de la loi du 30 mai 1854 pour lesquels des modifications avaient été reconnues nécessaires ; 3° d'élaborer les règlements prévus par la loi du 27 mai 1885 qui n'avaient pas encore été promulgués.

et d'intimidation qu'on lui reprochait d'avoir perdu à cette époque, il est incontestable qu'au point de vue économique les salaires avaient leur raison d'être.

Quoi qu'il en soit, les services employeurs n'ont plus, en principe, à payer de salaires aux condamnés.

Comme complément du décret du 4 septembre 1891, un autre règlement du 15 du même mois a réglé le mode d'emploi de la main-d'œuvre pénale.

Le décret du 15 septembre 1891 pose dans son article 5 le principe de la redevance obligatoire pour la colonie. Mais il laisse au Ministre chargé des colonies le soin de fixer chaque année, d'après le prix moyen d'entretien des condamnés, le taux de l'indemnité que la colonie devra verser à l'Etat. Il lui donne en outre la faculté d'exonérer les services publics et les municipalités du paiement de tout ou partie de l'indemnité, en considération de la situation spéciale des colonies pénitentiaires et en raison de la nature de certains des travaux à exécuter.

Ces dispositions ne changent pas, théoriquement du moins, la situation antérieure. Elles se contentent de consacrer le principe de l'obligation de la redevance posé par la dépêche du 15 janvier 1873.

Mais comme avant c'est au ministre intéressé qu'il appartient de décider s'il y aura lieu au paiement et quel en sera le taux.

La redevance a été fixée par une décision ministérielle du 14 mars 1893 à 2 fr. 15 par homme et par jour.

La différence avec le taux de 0 fr. 50 qui avait été

exigé jusque-là était trop sensible pour que les colonies intéressées ne protestassent pas.

Toutefois, le Département usa largement de la faculté qui lui était laissée d'exonérer les services publics et les municipalités de tout ou partie de ces dépenses.

Nous indiquons ci-après les exonérations prononcées de 1891 à 1894.

Dépêche du 27 septembre 1892. — Exonération des redevances dues par le service local pour cessions de condamnés employés aux travaux de route, aux travaux de quai et à la construction du pont de St-Louis.

Arrêté ministériel du 20 mars 1893. — Concession au service local pour une durée de 6 mois à 1 an d'une *corvée gratuite de 420 condamnés* aux travaux forcés pour être employée aux travaux de construction du quai de Nouméa, du pont de la Tontouta, de la Route n° 1, du Warf de Tomo, du Pont de la Ouenghi, de la passerelle de la Foa, de la route de Koné.

Dépêche du 10 octobre 1893. — Concession à titre gratuit de 16.200 journées de main-d'œuvre pénale pour l'achèvement des travaux de l'église de Nouméa, du temple protestant et de son presbytère.

Dépêche du 28 novembre 1893. — Concession à la commission municipale de La Foa d'une corvée de 4 condamnés au prix de 0 fr. 50 par homme et par jour au lieu de 2 fr. 15.

Dépêche du 18 décembre 1893. — Mise de 5 condamnés à la disposition de la commission municipale de Moindou, pour l'entretien des routes (au taux réduit de 0 fr. 50).

Dépêche du 19 janvier 1894. — Mettant gratuitement à la disposition du service local pour l'exécution des travaux de route les condamnés du camp Brun (120 transportés).

Dépêche du 10 février 1894. — Une corvée de 100 condamnés est mise à la disposition de l'autorité militaire pour

l'exécution des travaux de défense de la place de Nouméa (*1 franc par homme et par jour* au lieu de 2 fr. 15).

Arrêté du 24 juillet 1894. — Mettant à la disposition du service local à titre gratuit et pendant une année, une corvée de 200 condamnés, pour la réfection des sentiers muletiers.

Dépêche du 27 septembre 1894. — Cession gratuite : 1^o d'une corvée de 50 condamnés, pendant 10 jours, au commandant de l'avis *La Loyalty*, en vue d'assurer le débarquement du matériel d'artillerie de la *Thétis* destiné à concourir à la défense de la colonie ; 2^o une corvée de 150 condamnés, pendant un mois, au service de l'artillerie, pour lui permettre d'assurer le transport du matériel dont il s'agit aux batteries de Ouémo et de Ouen-Toro.

Avec le décret du 13 décembre 1894 ce sont les défenseurs des droits de l'Etat qui l'emportent. Désormais il ne sera plus mis de condamnés à titre gratuit à la disposition des services publics. Le règlement prend soin de déterminer les bases de la fixation de la redevance. Le service employeur sera tenu de payer *un franc par homme et par jour* s'il s'agit d'un service de l'Etat (1), 1 fr. 50 s'il s'agit d'un service local ou municipal (art. 6). Les frais de transport des condamnés sur les chantiers éloignés restent, en outre, à la charge de l'employeur. Une seule concession est faite aux théories coloniales : par mesure transitoire l'article 43 laisse pour cinq ans au Ministre la faculté de réduire de 1 fr. 50 à 1 franc le taux de la journée de main-d'œuvre.

Les tarifs fixés par le décret de 1894 ont subsisté jusqu'en 1898.

1. Jusqu'au décret du 13 décembre 1894, les services de l'Etat étaient exonérés de droit de toute redevance.

Pendant ce temps, le Département a toujours accordé la réduction de 0 fr. 50.

Toutefois, les colonies qui avaient bénéficié des remises des redevances protestèrent contre les nouvelles dispositions qui ne permettaient plus de leur accorder ces faveurs. La Nouvelle-Calédonie se refusa même à employer la main-d'œuvre pénale.

Sur ces réclamations, le Département confia à la commission permanente du régime pénitentiaire le soin de rechercher dans quelles conditions la main-d'œuvre pénale pouvait être concédée.

Le décret préparé par ce comité et soumis au Conseil d'Etat a été promulgué le 30 août 1898 au *Journal officiel* de la République. Il est inspiré par la nécessité d'abaisser le prix de la main-d'œuvre et par le besoin d'établir entre nos deux colonies pénitentiaires une différence justifiée par le degré très différent de leur développement et de leur prospérité. Pour les services de l'Etat le prix de la journée de main-d'œuvre est fixé à 0 fr. 75 en Nouvelle-Calédonie (0 fr. 50 en Guyane). Les services locaux ou municipaux payeront 1 franc en Nouvelle-Calédonie (0 fr. 75 en Guyane). La faculté est encore laissée au Ministre des Colonies d'abaisser au taux applicable aux services de l'Etat les prix exigés des services locaux. Le montant des frais de transport sur les chantiers éloignés reste, comme par le passé, à la charge de l'employeur.

Les nouveaux tarifs ayant paru encore trop élevés, un nouveau décret du 29 mars 1901 a modifié les articles 6 et 11 du décret du 30 août 1898. La redevance à

payer par les services de l'Etat est fixée à 0 fr. 50 par homme et par jour. Celle imposée aux services locaux et aux municipalités est abaissée à 0 fr. 75 ; enfin pour les grands travaux d'utilité publique, le Ministre a la faculté de réduire ce taux sans qu'il puisse être inférieur à 0 fr. 50.

Un nouveau pas dans la même voie a été accompli par le décret du 29 mars 1903. Ce règlement a ajouté à l'article 4 du décret du 30 août 1898 un paragraphe ainsi conçu : « *Dans des circonstances exceptionnelles et, notamment, en cas de calamités publiques, la main-d'œuvre pénale pourra être mise gratuitement à la disposition des colonies pénitenciaires* par décret rendu en Conseil d'Etat sur la proposition du Ministre des Colonies et après avis conforme du Ministre des Finances. »

L'application de ces dispositions a été faite à la Guyane où les Martiniquais, à la suite de la catastrophe de mai 1902, ont reçu des concessions de terres préparées par la main-d'œuvre pénale.

En résumé, sauf durant une période de trois ans, de 1895 à 1898, les condamnés ont été mis à la disposition des services publics de la Nouvelle-Calédonie à des conditions assez avantageuses.

Le tableau suivant permet de se rendre compte de l'emploi des condamnés par les services publics :

Années	Effectif moyen disponible	Journées de travail cédées aux services publics
1869	»	255.355
1870	»	312.900
1871	»	300.000
1872	»	320.000
1873	»	375.993
1874	5.000	449.540
1875	»	526.757
1876	»	537.323
1877	»	503.783
1878	»	487.547
1879	»	491.971
1880	»	437.259
1881	»	389.178
1882	»	306.996
1883	»	198.546
1884	»	372.397
1885	»	273.218
1886	»	330.241
1895	»	314.221

La moyenne annuelle tirée des chiffres précédents qui embrassent une période de 19 ans, est de 378.000 journées, ce qui à raison de 300 jours par année donne une moyenne de 1.260 condamnés, chiffre relativement considérable.

La diminution progressive, depuis 1897, des effec-

tifs de condamnés devait avoir pour conséquence une diminution du nombre de journées de travail cédées aux divers services publics. Ce nombre, qui était encore de 145.327 en 1901, est tombé à 15.062 en 1907.

II

Concours aux particuliers.

A. — *Assignment individuelle.*

Engagements chez les colons. — L'article 11 de la loi du 30 mai 1854 prévoyait que les condamnés des deux sexes qui se seraient rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir, pourraient obtenir l'autorisation de travailler pour les habitants aux conditions déterminées par l'administration.

L'engagement des condamnés chez les colons, « *l'assignment individuelle* » apparaît donc dans notre législation comme une mesure de clémence prise en faveur d'un condamné de bonne conduite, une récompense offerte aux transportés en voie d'amendement.

Mais à côté de ce but moralisateur, l'institution présentait le caractère d'être un des modes d'utilisation de la main-d'œuvre pénale et l'administration allait trouver dans cet emploi des condamnés le dou-

ble avantage d'alléger les charges de l'Etat qui pèsent sur le budget de la Transportation et de contribuer en même temps au développement agricole et industriel de la Nouvelle-Calédonie en fournissant aux colons des travailleurs à des conditions peu onéreuses.

Jusqu'au décret du 15 septembre 1891 sur l'emploi de la main-d'œuvre pénale, les conditions de l'engagement ont été déterminées par voie d'arrêtés locaux.

Au début, l'engagement devait être souscrit pour une durée de deux ans au minimum (1); l'entretien de l'assigné était à la charge de l'engagiste qui lui devait en outre un salaire de 0 fr. 40 par jour dont 0 fr. 10 pouvaient lui être donnés immédiatement. L'employeur était tenu de rendre périodiquement compte à l'administration de la conduite de son engagé (2). On estimait que les engagements étaient consentis sur le pied de 61 fr. 35 par homme et par mois (3).

Ce prix constituait une charge fort lourde pour la plupart des colons. Aussi, « afin de venir réellement en aide à la colonisation », un arrêté du Gouverneur en date du 27 octobre 1870 (4) a décidé que les condamnés seraient mis à la disposition des habitants

1. *Notice pour* 1865. Paris, 1867, p. 49.

2. *Notice pour* 1866-1867 (Paris, 1869, p. 14).

3. *Notice pour* 1868-70 (Paris, 1874, p. 207).

4. *Notice pour* 1868-70 (Paris, 1874, p. 209).

moyennant une somme de 20 francs par homme et par mois. Cette somme devait être ainsi répartie : 6 francs délivrés directement au condamné et 6 francs versés par l'employeur au compte de l'engagé tenu par l'agent comptable de la transportation. Les 8 francs restant représentaient la dépense de l'habillement réglementaire du condamné et devaient être remboursés tous les trois mois par l'engagiste à la direction des pénitenciers. Les frais d'hospitalisation calculés à raison de 2 francs par jour à l'hôpital de l'île Nou étaient à la charge de l'employeur pour une durée qui ne pouvait excéder le dixième du temps que le condamné avait passé chez lui ni excéder soixante jours pendant deux ans. Par contre, l'entretien de l'engagé restait à la charge de l'administration.

Le Département ayant trouvé ces conditions trop onéreuses pour le Budget de l'Etat, les fit modifier.

L'arrêté local du 12 octobre 1873 (1), que celui du 28 mars 1876 (2) s'est borné à développer, a réduit le prix de l'engagement à 6 francs dont 4 francs à payer à l'assigné et 2 francs à remettre à l'administration pour être versés à son pécule. Mais la nourriture est mise à la charge de l'engagiste ainsi que les frais d'hospitalisation pour la même durée que celle prévue par l'arrêté du 27 octobre 1870.

Les colons n'ont pas protesté contre les nouvelles dispositions qui sont restées en vigueur jusqu'en 1880.

1. *Notice pour 1871-75* (Paris, 1877, p. 307).

2. *Notice pour 1876* (Paris, 1879, p. 135).

Un arrêté du 18 octobre de cette année a sensiblement augmenté les charges de l'employeur. Il a en effet décidé qu'en plus des 6 francs qu'il payait déjà pour le compte de l'assigné, il verserait à la caisse du receveur des Domaines 3 francs par mois formant la redevance du budget sur ressources.

Le décret disciplinaire du 4 septembre 1891 qui a divisé les condamnés en trois classes dispose que les transportés de la 1^{re} classe pourront seuls être mis à la disposition des colons comme assignés.

Les décrets des 15 septembre 1891, 13 décembre 1894 et 30 août 1898 sur l'emploi de la main-d'œuvre pénale ont déterminé de nouveau les conditions de l'engagement.

C'est sur la demande des habitants que les condamnés sont mis à leur disposition. Cette demande est soumise, après enquête, au Gouverneur de la colonie qui décide. L'employeur doit indiquer le nombre de condamnés dont il a besoin, la localité où il les placera, le travail spécial auquel il les destine. Il ne peut être octroyé au même habitant plus de 50 *condamnés*. L'assignation est consentie pour une durée qui ne peut excéder un an. Le colon doit verser au moment de la signature du contrat un *cautionnement de 25 francs par assigné*. L'employeur, avec lequel le contrat est passé par le Directeur de l'Administration au nom de l'assigné, doit à celui-ci, la *nourriture*, le *logement* et les *soins médicaux*. Il est aussi tenu au paiement d'une

somme mensuelle (1) fixée d'après un tarif approuvé par le Ministre et dont cinq parties sont faites : $\frac{2}{5}$ sont versés à l'administration pour être affectés au budget des recettes, $\frac{2}{5}$ sont destinés à être ajoutés par ses soins au pécule du condamné, $\frac{1}{5}$ est remis directement à l'assigné.

La réintégration du condamné peut être provoquée par lui-même, le colon ou l'administration. Le contrat est résilié de plein droit à la suite du changement de résidence ou d'emploi du condamné opéré par le patron sans autorisation préalable. La conduite de l'assigné ne cesse point d'être surveillée ; un rapport sur son compte est adressé chaque mois par l'employeur à l'administration. En outre, si le nombre d'assignés dépasse 25 un surveillant militaire est affecté à la garde des condamnés. L'habitant doit à cet agent le logement et la ration de vivres en nature, ou, à défaut, l'indemnité représentative. Il remboursera, en outre, à l'administration pénitentiaire, toutes les allocations résultant du fait du détachement du surveillant et, notamment, les frais de conduite et de déplacement.

Aussi bien avant les décrets qu'après, la main-d'œuvre pénale a été mise à la disposition des colons, à un prix peu élevé.

D'un autre côté l'Administration s'est toujours

1. Un arrêté du gouverneur en date du 10 août 1892 approuvé par dépêche ministérielle du 24 février 1893 a fixé à 10 francs la somme mensuelle à payer par l'engagiste.

efforcée de donner satisfaction aux colons désireux d'employer des transportés comme assignés.

« Plus le colon aura de difficultés au début, disait le
« gouverneur De La Richerie (1), plus ses ressources
« seront réduites, plus nous sommes décidés à
« l'aider. »

Et la notice pour 1884 (2) ajoute :

« A mesure que se développent l'agriculture et l'éle-
« vage du bétail en Nouvelle-Calédonie, le besoin de
« main-d'œuvre se fait plus impérieusement sentir...
« Aussi l'administration locale s'est-elle attachée à
« satisfaire aux nombreuses demandes qui se sont
« produites et à placer chez les colons ceux des con-
« damnés disponibles qui réunissent les conditions
« réglementaires pour être employés hors des pénitenciers. »

Les chiffres viennent à l'appui de ces affirmations :

Le nombre des engagés chez les colons était de :

64	en 1867
227	en 1874
363	en 1877
449	en 1883
684	en 1884
630	en 1891
520	en 1897
230	en 1905
176	en 1907

1. *Notice pour 1868-70*, p. 207.

2. *Notice pour 1884*, p. 55.

En raison de l'effectif très restreint de la Transportation, l'administration se trouvera bientôt dans la nécessité de suspendre d'une façon définitive le système de l'assignation.

Un reproche a été adressé à ce mode d'utilisation de la main-d'œuvre pénale. En transformant les condamnés en de véritables serviteurs à gages, l'engagement enlève, dit-on, à la peine, tout caractère de répression.

Il convient de remarquer cependant que les assignés étant des condamnés de 1^{re} classe, la transportation a déjà produit sur eux son effet régénérateur et qu'elle a moins besoin de conserver son caractère de répression. On répliquera, peut-être, que l'accès à la 1^{re} classe n'aura été pour quelques-uns que le résultat d'un calcul intéressé et qu'arrivés à la situation d'assignés, ils deviendront bien vite un élément dissolvant pour le foyer auquel ils seront admis. Nous répondons que cette éventualité ne pourrait se produire qu'avec la complicité de l'employeur qui peut toujours demander la résiliation du contrat d'engagement pour inconduite du condamné ou mettre l'administration en mesure de la prononcer d'office en lui faisant connaître, dans le rapport mensuel qu'il est obligé de fournir, l'attitude tenue par ce dernier.

Engagements chez les fonctionnaires. — Les critiques que nous venons d'indiquer ont été diri-

1. *Notice pour* 1868-70, p. 207.

2. *Notice pour* 1884, p. 55.

Alberti

gées plus particulièrement contre le système des forçats « *garçons de famille* » qui arrivent dit-on, à prendre dans la famille une place analogue à celle qu'y occupaient les affranchies de la Rome antique.

On a beaucoup écrit au sujet des « *garçons de famille* » et le Département en a, à maintes reprises, demandé la suppression.

Le défaut de main-d'œuvre libre à la Nouvelle-Calédonie avait amené l'administration pénitentiaire à mettre des condamnés de première classe à la disposition des fonctionnaires, chefs de service, et officiers, en qualité de domestiques.

Ces engagements étaient consentis à peu près aux mêmes conditions que l'assignation chez les colons.

Aux termes d'un arrêté du gouverneur en date du 22 décembre 1870 (1) complété par un ordre du 26 septembre 1872, les officiers ou agents qui employaient des transportés leur devaient un salaire de 6 francs par mois dont une moitié était versée au pécule disponible et l'autre au pécule réservé de l'engagé. Ils étaient tenus, en outre, de payer les frais de nourriture des condamnés.

Un arrêté du 9 mai 1881 (2) a modifié ces dispositions.

Pourront seuls, d'après cet arrêté, obtenir l'autorisation d'employer à Nouméa des condamnés aux tra-

1. *Notice pour 1871-75*, p. 300.

2. *Notice pour 1880-1881*, p. 374.

vaux forcés comme garçons de famille : les chefs d'administration, les chefs de service, les officiers ou fonctionnaires assimilés au rang d'officier et mariés. Les officiers de tous grades ayant une ordonnance militaire ne pourront avoir un condamné comme garçon de famille, — Dans les camps et pénitenciers, en dehors des officiers, fonctionnaires assimilés, les surveillants et agents pourront être autorisés à employer des condamnés dans les conditions ci-après s'ils vivent en gamelle : un par gamelle de deux surveillants au minimum ; deux par gamelle de cinq à dix surveillants ou agents ; trois par gamelle de dix surveillants ou agents et au-dessus. L'employeur est tenu : 1^o d'exercer une surveillance active sur la conduite du condamné et de rendre compte à l'administration pénitentiaire de tout fait pouvant intéresser la discipline ; 2^o de donner au commissaire de police de la transportation, à Nouméa, ou au chef de camp, dans les pénitenciers ou camps, tous les moyens de s'assurer à toute heure du jour ou de la nuit de la présence des condamnés ; 3^o de verser mensuellement, à la caisse d'épargne pénitentiaire, la somme de 6 francs à titre de salaire, et au Trésor, la valeur représentative de la ration de vivres du transporté. Dans les pénitenciers et camps, les employeurs ne sont pas tenus au remboursement des vivres des condamnés. — Les condamnés garçons de famille doivent être de première classe. Ils seront conduits chez les employeurs le matin à 6 heures et rentreront au camp, soit à 5 heures du soir en même temps que les corvées, soit à 7 heures du soir sous la conduite d'un

surveillant, suivant que les engagistes le demandent ; ils ne doivent avoir d'autre tenue que la tenue réglementaire des transportés, soit pour les effets d'habillement, soit pour la coupe des cheveux et de la barbe. Tout condamné qui sera rencontré en route seul ou accompagné par une personne autre qu'un homme adulte, sera arrêté sur le champ et réintégré au pénitencier.

Enfin un arrêté ministériel du 22 août 1884 (1) a réduit le nombre des transportés à mettre comme garçons de famille à la disposition des agents et surveillants vivant en gamelle ; ceux-ci auront droit seulement à un condamné pour cinq agents et au-dessous, à deux condamnés pour six agents et au-dessus. Il fixe en même temps le nombre maximum des transportés à affecter journellement à l'entretien des jardins et des hôtels du gouverneur et des chefs d'administration : le gouverneur aura droit à huit transportés, les chefs de service, deux seulement. Enfin il dispose qu'il devra être payé dix francs par mois pour chaque engagé à titre de salaire, que l'obligation de rembourser les vivres s'étendra aussi aux agents des pénitenciers, et que tous les condamnés rentreront le soir à six heures au camp sans exception.

Ces prescriptions étaient de nature à empêcher les abus.

Néanmoins l'institution des garçons de famille a été vivement critiquée.

1. *Notice pour 1884*. Paris, 1887, p. 254.

On lui a tout d'abord reproché d'établir une sorte d'intimité entre les personnes libres et des gens flétris, intimité qui ne peut porter que de graves atteintes à la morale publique. On a vu un autre inconvénient du système dans le fait qu'il diminue les forces des ateliers de travail et détourne du but de la colonisation pénale des sujets qui par leur bonne conduite, se trouvent les premiers désignés pour créer des établissements.

Le premier argument vise également les engagés chez les colons.

Le mal, s'il existe, ne peut être évité que par la suppression de l'assignation, de la mise des condamnés à la disposition des habitants. Pourtant, en prévoyant cet emploi de la main-d'œuvre pénale, les auteurs de la loi du 30 mai 1854 espéraient que le condamné qui aurait, par sa bonne conduite, mérité d'être placé en assignation, loin de devenir un élément de corruption pour la population libre, se serait au contraire complètement amendé à son contact.

Quoi qu'il en soit, l'administration avait le droit d'affecter des condamnés aux fonctionnaires et agents en qualité de garçons de famille.

L'argument d'ordre économique aurait porté si le nombre des condamnés domestiques avait été élevé. Or, en 1881, il n'était que de 154 et depuis il a été réduit progressivement.

A vrai dire, les garçons de famille de la Nouvelle-Calédonie ne méritaient pas les pages qu'on leur a consacrées.

B. — *Contrats de main-d'œuvre pénale.*

L'assignation individuelle ne permettant de placer chez les colons qu'un petit nombre de condamnés, l'administration pénitentiaire a cherché un autre moyen de venir en aide à la colonisation libre. Elle a eu recours aux *contrats de main-d'œuvre*. Ce système lui a permis de mettre à la disposition des particuliers, contre d'autres avantages par eux consentis en nature ou en argent, un nombre relativement considérable de transportés.

Tandis que l'assigné est un forçat particulier qui a donné des gages d'amendement et que l'on récompense de sa bonne conduite en l'enlevant à la vie du bagne pour le placer comme serviteur chez un colon, les forçats au contraire cédés par les contrats de main-d'œuvre, sont pris au hasard dans la masse ; tout au plus les choisit-on au point de vue physique, en ne prenant que ceux qui sont utilisables par l'employeur ; le point de vue moral est laissé de côté.

Le premier contrat de main-d'œuvre pénale dit « *contrat de la Balade*, » du nom de la région où il devait être exécuté, a été passé par l'administration le 18 février 1878 avec M. Higginson. Celui-ci cédait à l'administration l'usine à sucre de Bourail et un terrain de 1.000 hectares. En revanche il devait lui être fourni pendant vingt ans, pour être employés sur ses mines du Diahot, 300 condamnés dont il payait sim-

plement le salaire suivant le tarif en vigueur, leur entretien restant à la charge de l'administration pénitentiaire.

Un second traité (*contrat Digeon*) a été conclu le 25 mai 1881, avec la société franco-australienne. Cette société, s'engageait à abandonner à l'administration mille hectares de terre; à payer un franc ou deux francs, selon qu'il s'agissait de manœuvres ou d'ouvriers d'art, les journées de travail des condamnés mis à sa disposition; à supporter les frais de transport des vivres et du matériel destinés au personnel employé, libre ou condamné; à payer 2.400 francs par an pour le médecin chargé de la visite des camps et enfin à établir et à entretenir sur place une infirmerie de douze lits et une pharmacie. L'Administration, de son côté, mettait pour dix ans à la disposition de la société de 200 à 500 condamnés.

Dans la suite d'autres contrats furent passés. En 1887 (*contrat Cardoso*), l'administration achète le domaine de la Ouaménie moyennant 660.000 journées de main-d'œuvre à répartir en dix ans. Elle traite avec M. Higginson (*contrat des 18 novembre 1886 et 29 mars 1888*) pour l'entretien d'un service mensuel de bateaux à vapeur entre Nouméa et les Nouvelles-Hébrides au prix de 2.500.000 journées. En 1888 elle autorise la rétrocession du premier contrat Higginson à la société *Le Nickel*.

Le 1^{er} août 1891 elle a passé avec la *Société d'exploitation des mines de nickel* en Nouvelle-Calédonie, un traité qui devait avoir une durée de trois ans. L'admi-

nistration s'engageait à mettre à la disposition de la Société un certain nombre de condamnés pris parmi les transportés ou à défaut de transportés parmi les *relégués*. La quantité maxima de ce contingent était fixée à 400 hommes et la quantité minima à 200. La Société était tenue d'employer constamment 200 travailleurs au moins qui devaient être occupés au service des mines de la Société d'exploitation dont l'indication devait être fournie *ne varietur* à l'administration pénitentiaire; d'établir à ses frais des camps pour le logement des condamnés, et une infirmerie pour les malades avec un nombre de lits égal au moins à 50/0 de l'effectif; de payer à l'Etat 1 fr. 83 par homme et par jour de travail et 100 francs par mois pour contribuer au paiement du médecin qu'elle devait loger sur ses établissements. Enfin la Société ne pouvait céder le traité.

Quelques conventions ne sont expirées qu'en 1901.

Les contrats de main-d'œuvre n'ont donc pas en une « durée éphémère », comme le dit M. Chautemps dans sa proposition de loi (1) tendant à la suppression de la transportation.

Pour assurer la mise à la disposition des industriels des contingents (2) de condamnés qu'elle s'était engagée à fournir, l'administration avait créé sur divers points de la colonie des camps, qui comme ceux des

1. Sénat. Session ordinaire. Séance du 3 juillet 1908, annexe n. 200, p. 36.

2. A certaines époques ces contingents comprenaient, au total, 2,050 condamnés.

travaux publics, constituaient des annexes des pénitenciers. Les principaux de ces camps sont les suivants :

Le *Diahot*, sis au nord de la colonie, était à la fois un pénitencier agricole et un camp. Le camp avait pour mission de tenir au complet les effectifs de transportés mis à la disposition de la Compagnie des mines de la Balade en vertu du contrat passé le 18 mars 1878. En 1886, trois annexes dépendaient du *Diahot* : La Pilou, à 34 kilomètres ; La Mérétrice, à 12 kilomètres ; Poua Benaë à 12 kilomètres.

En 1890, le *Diahot* cessa d'être le centre de l'agglomération pénitentiaire. Le service fut à cette époque divisé en deux : les camps des mines (La Pilou, Pam, La Mérétrice et Ao) ayant pour centre la Pilou et le pénitencier agricole du *Diahot*. Le camp de la Pilou qui, au 1^{er} janvier 1891, comptait un effectif de 627 hommes n'en avait plus que 76 au 31 décembre par suite de la cessation du travail dans les mines du nord. La plus grande partie des condamnés fut alors dirigée sur Thio (1).

Thio. — Le camp de Thio avait été créé en vue d'assurer l'exécution du traité passé le 12 septembre 1887, entre l'administration et la Société le Nickel et aux termes duquel un certain nombre de transportés (de 100 à 200) devaient être mis à la disposition de la Compagnie minière. En 1888 un contingent de 100 hommes fut dirigé sur Thio. Ce premier convoi, sous la conduite de quatre surveillants, occupa une

1. *Notice pour 1886-1895*, t. I, p. 231.

annexe appelée le Grand-Plateau pour y construire les cases des condamnés, leur cuisine, le logement des surveillants et les locaux disciplinaires. Un second détachement composé de 93 condamnés arriva à Thio le 20 mars de la même année et alla fonder le camp d'Ouroué. — La Compagnie du Nickel étant devenue, en outre, concessionnaire du contrat de main-d'œuvre pénale, dit de la Ouaménie, un troisième détachement de 250 hommes sous la conduite d'un surveillant-chef et de dix surveillants débarqua aux mines le 29 mars. — Enfin la cessation des travaux de mines au centre de la Pilou, où étaient employés les condamnés mis à la disposition de M. Higginson en vertu du contrat du 29 mars 1888, dit des Nouvelles-Hébrides, amena cet industriel à demander à l'administration l'autorisation de céder ces hommes à la Société du Nickel.

Le contrat des Nouvelles-Hébrides ayant été résilié en 1894, les effectifs tombèrent à 665 dans le cours de cette année. Le camp de Thio comprenait au 31 décembre 1895, six annexes : Le grand Plateau à 12 kilomètres, Ouroué, à 6 kilomètres, Toumourou à 8 kilomètres, La Mission, à 4 kilomètres, Meh, à 9 kilomètres, Ilot Sainte-Marie à 2 kilomètres.

Gomen-Ouaco. — Un camp a été formé en 1881 à Gomen-Ouaco pour l'exécution du contrat Digeon. Le camp de Gomen, qui avant 1886 était de peu d'importance, a pris, à partir de cette époque, une certaine extension, en raison des travaux entrepris par la Société pour la construction d'une usine et d'ateliers destinés à la fabrication des conserves de viande

dont M. Digeon était adjudicataire (1). En effet, en 1887, l'effectif des condamnés qui s'élevait au 1^{er} janvier à 80, atteignait 203 au 31 décembre de la même année. Il s'est élevé jusqu'à 294 en 1888, pour varier depuis entre 153 et 180. Les effectifs étaient fixés par l'administration d'accord avec le représentant de la Société.

Kouaoua. — Ce camp a été formé le 6 juin 1890 avec un effectif de 51 condamnés sous la conduite de deux surveillants militaires. Ce contingent était mis à la disposition de M. Higginson en vertu du contrat dit des « Nouvelles-Hébrides », pour l'exploitation de mines. L'effectif moyen des condamnés était de 190 en 1891, 200 en 1893. En 1895, l'effectif qui était tombé à 57 condamnés a été évacué le 7 octobre sur Pam pour être mis à la disposition de la Société des mines de nickel pour l'exécution des contrats des 29 mars 1888 et 4 août 1891.

Népoui. — Ce camp avait été installé pour l'exécution du contrat des Nouvelles-Hébrides.

Le contrat direct ayant pris fin le 31 janvier 1901, les contingents de Népoui et de Thio ont été dirigés sur le pénitencier-dépôt de l'île Nou.

1. Un traité a été passé le 5 juin 1886, entre l'Administration des colonies et le baron Digeon, en vue de l'exécution du contrat pour fourniture de conserves de viande conclu avec l'Administration de la guerre en France. Ce traité prévoyait la mise à la disposition du baron Digeon de 200 hommes au minimum et de 500 hommes au maximum, au prix de 2 francs par jour et par homme.

On a vivement critiqué les contrats de main-d'œuvre.

On a dit qu'ils étaient contraires non seulement à l'esprit mais aussi à la lettre de la loi de 1854. L'article 11 de cette loi admet bien que les condamnés « qui se seront rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir » pourront obtenir l'autorisation de travailler pour les habitants de la colonie. Mais il est difficile de voir là une disposition qui permette de louer en masse à un entrepreneur les services de condamnés pris au hasard.

Cet argument aurait été irréfutable et les contrats de main-d'œuvre illégaux, s'il n'existait dans la loi de 1854 une disposition à laquelle on puisse les rattacher. L'article 2 stipule que les *transportés seront employés aux travaux les plus pénibles de la colonisation et à tous autres travaux d'utilité publique*.

« Or, c'est le cas pour les travaux de mines, dit très « justement M. Bernard (1). Travaillant aux mines, « les condamnés sont employés dans l'intérêt général de la colonie. Rien ne paraît mieux convenir que « ce genre d'occupation pour l'exécution d'une peine : « c'est l'antique condamnation *ad metallum*. D'ailleurs « la loi ne prescrit pas de faire exécuter les travaux « les plus pénibles sous la direction de l'administration plutôt que sous celle des particuliers. »

D'autres objections sont d'une « nature philosophique ». On a dit que ce louage est une sorte d'esclavage : comme si les travaux forcés ne ressemblaient

1. Bernard, *L'archipel de la Nouvelle-Calédonie*, p. 414.

pas toujours à un esclavage ! *Pénal servitude*, c'est leur véritable nom. On a fait valoir aussi que ces contrats introduisent entre les condamnés une inégalité contraire à la loi et à l'esprit de la répression pénale, comme s'il était possible d'assurer pour tous les forçats l'égalité de la peine. « Demander que tous les forçats soient occupés exactement de la même manière, vouloir empêcher que certaines inégalités naissent entre eux, par le fait des diverses sortes de travaux auxquels ils sont astreints, c'est une pure chimère. Le régime des locations de main-d'œuvre n'aggrave nullement l'inégalité, qui résulte de la nature même des choses (1). »

M. Leveillé (2) prétend que « en proclamant son incapacité à gérer les bagnes transatlantiques, le gouvernement en impose toujours la charge financière aux contribuables métropolitains mais en abandonne magnifiquement et illégalement les profits soit aux colonies, soit à quelques spéculateurs favorisés ». Or, les compagnies minières et les autres industriels auxquels des contrats ont été consentis, paient une redevance qui vient dégrever le budget de l'Etat. Cette redevance, en tenant compte des salaires payés aux condamnés, a toujours été supérieure à 1 franc par homme et par jour, sauf dans le contrat du 18 novembre 1886 et 29 mars 1888 (contrat des Nouvelles-Hébrides), où

1. Bernard, p. 414.

2. J. Leveillé. *La France coloniale*, 6^e édition. Paris, 1893, p. 745-752.

elle a été abaissée à 0 fr. 50 en raison de l'importance du service que l'employeur allait rendre en échange. On peut ajouter qu'en mettant la main-d'œuvre pénale à la disposition des industriels, l'administration contribue au développement économique des colonies dont la prospérité est une source de revenus pour la métropole. « Il paraît, dit M. Chautemps (1), que les criminalistes n'admettraient pas l'interposition d'un tiers entre l'Etat et les condamnés et qu'ils se préoccuperaient vivement d'assurer pour tous les forçats l'égalité de la peine. Nous répondrons qu'au-dessus des principes les moins discutables du droit pénal, il y a cette considération très élémentaire, qu'il n'est pas admissible que les honnêtes gens travaillent et peinent pour faire des rentes aux voleurs et aux assassins. Toute doctrine qui aboutirait à une telle injustice pécherait par la base. »

Une autre critique est tirée de la concurrence que la main-d'œuvre pénale ainsi concédée à bon marché fait à la main-d'œuvre libre ou libérée. Cette concurrence naît au moment où l'élément libre a atteint une certaine importance. Nous estimons que, lorsque la richesse d'une colonie s'est assez développée pour permettre de nombreux contrats de main-d'œuvre, la colonisation pénale doit disparaître sous peut.

Il résulte de ce qui précède que l'institution des

1. *Rapport sur le budget des colonies* (exercice 1893), p. 64.

contrats de main-d'œuvre pénale se justifie pleinement. Toutefois, cette conclusion n'implique pas que toutes les clauses des traités fussent à l'abri des critiques. La durée trop longue des contrats, le trop grand nombre de condamnés mis à la disposition des employeurs, devaient parfois gêner l'administration elle-même et être préjudiciables dans une certaine mesure aux travaux publics d'un intérêt plus général que les travaux de mines.

Une réglementation s'imposait :

Les décrets des 15 septembre 1891, 13 décembre 1894, 30 août 1898 et 29 mars 1901 sur l'emploi de la main-d'œuvre pénale, contiennent des dispositions relatives aux contrats dont il s'agit. Désormais l'arrêté de concession de main-d'œuvre déterminera le travail auquel les condamnés seront affectés et le lieu dans lequel ils seront employés. La durée du contrat ne peut être supérieure à trois ans ; le nombre de condamnés mis à la disposition des particuliers ne peut excéder 200 hommes ; le logement des condamnés et du personnel de surveillance reste à la charge de l'employeur. Celui-ci est, en outre, tenu d'établir à ses frais une infirmerie et des locaux disciplinaires ; de verser, à titre de garantie, un cautionnement de 25 francs par homme : une caution solvable peut être admise ; de payer 0 fr. 75 par homme et par jour (décret du 29 mars 1901). Enfin, toute rétrocession de main-d'œuvre est interdite.

Les industriels ont largement bénéficié des cessions de main-d'œuvre pénale et l'on peut dire sans exagé-

ration que si ce concours avait fait défaut, la Nouvelle-Calédonie n'aurait pas connu avant longtemps le degré de prospérité qu'a atteint l'exploitation de ses richesses minières.

CHAPITRE VI

LES CONCESSIONS

I

Avantages accordés et obligations imposées aux concessionnaires aux différentes époques.

L'article 11 de la loi du 30 mai 1854 stipule que les condamnés des deux sexes qui se seront rendus dignes d'indulgence par leur bonne conduite, leur travail et leur repentir pourront obtenir une concession de terrain et la faculté de le cultiver pour leur propre compte. Cette concession ne pourra devenir définitive qu'après la libération du condamné. L'article 13 permet d'accorder des concessions provisoires ou définitives de terrains aux individus qui ont subi leur peine et qui restent dans la colonie. Enfin l'article 14 laisse à un règlement d'administration publique le soin de déterminer les conditions sous lesquelles des concessions de terrains, provisoires ou définitives, pourront être faites aux condamnés ou libérés, ainsi

que l'étendue du droit des tiers, de l'époux survivant et des héritiers du concessionnaire sur les terrains concédés.

Le règlement prévu n'est intervenu qu'en 1878. Il a été remplacé par celui du 18 janvier 1895 qui a été à son tour complété par le décret du 9 octobre 1901.

Trois périodes sont donc à étudier.

I. *De 1862 à 1878.* — L'arrêté local du 25 janvier 1865 qui classait les transportés en quatre catégories décidait que la première classe comprendrait les meilleurs sujets destinés à devenir chefs d'ateliers et ouvriers d'élite et à *former plus tard le premier noyau de la colonisation.*

Les condamnés de bonne conduite étaient envoyés sur un centre de colonisation agricole où l'on accordait une concession provisoire de 2 hectares aux célibataires, de 4 aux gens mariés et de 6 à ceux qui avaient plus de deux enfants (1). L'administration venait en aide au concessionnaire pour la construction de sa case, le défrichement de son champ ; elle lui achetait le bois qu'il exploitait ; lui fournissait les éléments de la basse-cour et du bétail et se remboursait sur le croît. Enfin elle lui donnait les vivres pendant deux ans à compter du jour de la mise en possession de sa concession (2). Le condamné de bonne conduite pouvait obtenir, s'il le préférait, une concession urbaine, exploiter une industrie (3).

1. *Notice pour 1866-1867*, p. 13.

2. *Notice pour 1865*, p. 35.

3. *Ibid.*, p. 35.

En 1870 une obligation d'une nature spéciale a été imposée aux concessionnaires. Les premiers exploitants déjà en possession d'une concession provisoire ou définitive, ont été pourvus de titres de possession, délivrés officiellement. Les nouveaux concessionnaires sont pourvus des mêmes titres, mais à certaines conditions; ils sont tenus de cultiver une étendue déterminée en cannes, d'abord fixée à 2 hectares puis réduite à 1 hectare $1/2$ seulement. Cette obligation trouve sa raison d'être dans le marché passé par l'administration le 13 mars 1870 avec une usine sucrière qu'elle s'est engagée à alimenter avec les produits des concessions et de la ferme de Bourail.

Cette charge a été critiquée. Pourquoi forcer les condamnés à cultiver des cannes plutôt que d'autres plantes? L'administration savait très bien que la canne avait un grand ennemi dans les sauterelles, alors que d'autres cultures, celle du caféier, par exemple, ne sont pas attaquées par ces insectes. Cette critique n'est pas fondée. En 1870, on n'était pas encore fixé sur le sort qui pouvait être réservé aux cannes : une expérience devait être tentée. L'initiative venait d'ailleurs d'un colon libre (2).

Avant de parler du décret de 1878, il faut noter que le délai pendant lequel les concessionnaires recevaient des vivres avait été réduit dans la suite à un an (3).

1. *Notice pour 1868-1870*, page 25.

2. A cette même époque on faisait les premiers essais du café.

3. *Notice pour 1877* (Paris, 1880, p. 14).

II. *Décret du 31 août 1878* (1). — Rendu sur la proposition du Ministre de la Marine et des Colonies et du Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, ce règlement a été promulgué à la Nouvelle-Calédonie le 23 janvier 1879. Il règle la situation des transportés et des libérés concessionnaires de terrains dans les colonies pénitenciaires et détermine les conditions dans lesquelles le concessionnaire provisoire peut devenir propriétaire des terres sur lesquelles il est établi ; il spécifie, en outre, les droits des descendants, des alliés et des tiers sur la concession, en cas de décès du concessionnaire ; il fixe, enfin, les cas de déchéance et de dépossession.

Aux termes de l'article 1^{er}, les transportés des deux sexes peuvent obtenir des concessions provisoires qui deviennent définitives, à l'expiration d'un délai de cinq années et après libération du condamné. Le temps écoulé depuis l'obtention de la concession jusqu'à l'expiration de la peine est compris dans ce délai de cinq années, sans toutefois pouvoir être compté pour plus de quatre années.

On a voulu tenir par ce moyen pendant une année le libéré sous la tutelle de l'administration, afin de le soustraire aux entraînements dangereux auxquels l'expose la libération. L'expérience prouve, en effet, que le moment de la libération est, pour le condamné une époque critique, sous l'influence de laquelle les

1. Voir le texte dans *Notice pour 1878-1879* (Paris, 1883, p. 289).

mauvais instincts, refoulés par la discipline et la crainte, semblent se réveiller et prendre le dessus. La peur de perdre par une faute le fruit de plusieurs années de travail lui inspirera de salutaires réflexions et le maintiendra dans la bonne voie.

La situation qui est faite au concessionnaire est celle d'un usufruitier auquel il est seulement interdit de vendre ou d'aliéner son droit de jouissance ou de donner à ferme tout ou partie des biens concédés (art. 2). Le droit de vendre ou d'affermir irait, en effet, à l'encontre du but que l'on se proposait, c'est-à-dire de chercher dans les occupations agricoles et les avantages de la propriété des auxiliaires pour la moralisation du condamné. Le transporté non libéré peut faire tous les actes nécessaires à l'administration, à l'exploitation et à la jouissance des biens concédés et ester en justice pour ces différents actes. Il peut, dans les limites autorisées par les articles 1094 et 1098 du Code civil, disposer des mêmes biens, soit par actes entre vifs, soit par testament, en faveur de son conjoint habitant avec lui.

L'article 5 prévoit le cas où un concessionnaire provisoire viendrait à décéder, soit avant l'expiration du délai de cinq ans, soit, ce délai écoulé, avant la libération du concessionnaire. Dans le premier cas, la veuve et les enfants peuvent, s'ils résident dans la colonie, être autorisés à continuer l'exploitation et devenir propriétaires définitifs à l'expiration du délai restant à courir. Dans le second cas, des titres de propriété peuvent leur être remis immédiatement.

L'équité exigeait que la femme qui aurait associé son sort à celui de son mari et aurait travaillé avec lui au développement et à la prospérité de la concession ne se trouvât pas, au moment de la mort de ce dernier, dans une situation trop inférieure à celle dont elle jouissait du vivant du chef de la famille. Aussi l'article 10 du décret, crée-t-il à la femme du transporté, cohabitant avec son mari, une situation exceptionnelle au point de vue héréditaire. Lorsqu'elle sera commune en biens, elle aura d'abord la moitié de la concession, si celle-ci est devenue définitive pendant le mariage. De plus, en l'absence de descendants présents dans la colonie, elle prélèvera, avant les héritiers réguliers, la moitié en propriété de la concession, si celle-ci appartenait en entier au mari, ou la moitié de la partie dont le mari était propriétaire : concurremment avec des descendants présents dans la colonie son droit successoral sera seulement du tiers en usufruit.

« En vue de protéger les efforts des hommes de bonne volonté », l'article 13 décide que les créances antérieures aux concessions n'ouvrent pas d'action sur les biens concédés, ni sur leurs fruits.

Les concessions provisoires peuvent être retirées pour tout crime ou délit ayant entraîné des peines criminelles ou correctionnelles, pour évasion ou tentative d'évasion, pour inconduite, indiscipline ou défaut de mise en culture des terres (art. 3). Lorsqu'un libéré astreint à la résidence dans la colonie est en possession d'une concession définitive et que son évasion, sa tentative d'évasion ou son absence illégale est cons-

tatée par un jugement, il est déchu de sa concession qui fait retour à l'Etat sans indemnité, sauf les droits hypothécaires acquis par des tiers (art. 7).

En cas de dépossession ou de déchéance du concessionnaire, sa femme ou ses enfants s'ils résident dans la colonie peuvent obtenir de continuer l'exploitation au lieu et place de leur époux ou père, sous réserve bien entendu des droits des tiers dans le cas de l'article. 7.

Le décret de 1878 ne contenait aucune disposition relative aux concessions urbaines ; il ne déterminait pas d'une manière précise les avantages impartis et les charges imposées aux bénéficiaires ; il ne s'occupait pas non plus de la fixation de la durée de la peine subie et des garanties de conduite à exiger des condamnés pour l'obtention de la concession.

Le décret disciplinaire du 18 juin 1880 (1) et la décision ministérielle du 16 janvier 1882 ont comblé quelques-unes de ces lacunes.

Aux termes de l'article 2 du décret du 18 juin 1880, les condamnés de la 1^{re} classe, c'est-à-dire les mieux notés, peuvent, seuls, obtenir une concession de terrains, conformément au décret du 31 août 1878.

L'article 8 stipule qu'à leur arrivée au pénitencier les condamnés qui ne sont pas récidivistes sont placés dans la quatrième classe ; les récidivistes dans la cinquième. Enfin l'article 9 ajoute qu'aucun condamné n'est proposé pour l'avancement en classe, s'il n'a été

1. Voir le texte dans *Notice pour 1877*, Paris, 1880, p. 167.

effectivement employé pendant 6 mois aux travaux de sa classe. Il en résulte qu'un transporté devra avoir subi au moins 18 mois de peine avant de pouvoir être mis en concession.

Aux termes de la décision du 16 janvier 1882, l'administration s'engage à fournir au concessionnaire la ration de vivres pendant trente mois, un lot d'outils aratoires, et s'il est marié, la ration de vivres pour la femme, un secours pécuniaire de 150 frans, un trousseau de ménage ; enfin le concessionnaire a droit au traitement gratuit à l'hôpital pour lui et pour sa famille pendant la même période de trente mois.

En revanche, le concessionnaire est tenu de jouir par lui-même ; il lui est interdit de vendre ou d'aliéner son droit de jouissance, d'hypothèques ou de donner à ferme tout ou partie de ses biens. Il doit mettre en rapport la totalité de sa concession avant l'expiration des trente mois pendant lesquels il reçoit les vivres, et construire, dans les vingt premiers mois de cette période, une case d'après un plan accepté par l'administration ; il reçoit pour cette construction une indemnité variant de 100 à 300 francs, suivant l'importance du travail accompli. Enfin, le concessionnaire doit fournir douze journées de prestation par an pour l'exécution des travaux d'utilité publique.

L'Etat prend d'office une inscription hypothécaire sur toute concession provisoire et prévoit le retour de la concession au domaine pénitentiaire, si le titulaire meurt sans héritiers au degré successible. En prescrivant l'inscription hypothécaire, dont il vient

d'être parlé, le département n'a pas entendu se ménager le droit de poursuivre le remboursement de ses créances ou des frais de justice contre le concessionnaire. Son intention exprimée dans les instructions adressées au Gouverneur, a été d'assurer à l'Etat un droit de priorité si d'autres créanciers venaient à se substituer au colon d'origine pénale, lorsque celui-ci sera devenu concessionnaire définitif et aura, par ce fait, acquis la liberté d'aliéner ou d'hypothéquer sa concession.

Préparés sous l'influence des idées philanthropiques de l'époque et de théories très élevées, sans doute, mais parfois dangereuses dans leurs conséquences, les décrets du 31 août 1878 et 18 juin 1880, ainsi que la décision du 16 janvier 1882, devaient donner lieu à certains abus

Le délai de 18 mois exigé, pour que le condamné de 4^e classe pût parvenir à la 1^{re}, n'effrayait personne. Des transportés, chez qui les instincts pervers dominaient, se conduisaient bien pendant cette période dans le but d'obtenir leur mise en concession et profiter des trente mois de vivres accordés par l'administration. A l'expiration de ce temps, ils abandonnaient leurs terrains et revenaient au pénitencier, à moins que la demi-liberté dont ils avaient joui ne leur eût fourni l'occasion de s'évader de la colonie. Un assez grand nombre de concessionnaires ont été dépossédés pour abandon de leur concession (voir le tableau p. 204).

D'autre part, il a été constaté que par suite de la trop grande facilité qui était laissée aux trans-

portés d'aliéner leur terrain, des commerçants peu scrupuleux leur consentaient des prêts usuraires et les expropriaient le jour où la concession devenait définitive. Le libéré dont on avait voulu assurer l'avenir, découragé, sans asile et sans ressources, retombait alors à la charge de l'administration ou menait dans la colonie une existence vagabonde et souvent criminelle. Les sacrifices faits par l'Etat en vue de favoriser la colonisation pénale ne donnaient pas ainsi tous les résultats attendus.

Les inconvénients, les dangers même de cette législation devaient attirer l'attention du Département. La commission permanente du régime pénitentiaire des colonies fut chargée de procéder à la révision des dispositions en vigueur.

III. *Œuvre de la Commission permanente du régime pénitentiaire.* — Deux des décrets préparés par cette Commission nous intéressent ici : le décret disciplinaire du 4 septembre 1891 et le décret du 18 janvier 1895 qui a modifié le règlement du 31 août 1878.

Le décret du 4 septembre 1891 divise les condamnés en trois classes au lieu de cinq, comme le faisait le décret du 18 juin 1880 et réserve aux transportés de première classe la faveur de la mise en concession. Mais il augmente le temps qui devra s'écouler entre une classe et l'autre : Les condamnés de la troisième classe ne peuvent être proposés pour la deuxième classe s'ils n'ont été effectivement employés pendant *deux ans* aux travaux de leur classe dans la colonie ; aucun transporté de la deuxième classe ne peut être proposé

pour la première s'il n'a pas accompli la *moitié de sa peine*. Pour le condamné à perpétuité ou à plus de vingt ans de travaux forcés, *le délai minimum est de dix ans*.

On est passé d'un extrême à l'autre.

Aussi les nouvelles dispositions, en rendant difficile l'accession à la première classe, ont-elles eu pour effet, dans la pratique, d'amener un découragement profond parmi les condamnés à perpétuité ou à de longues peines qui ne voyaient que dans un avenir très éloigné les moyens d'obtenir une liberté relative, par la mise en concession.

D'autre part, le maintien de ces individus pendant de longues années, sur les établissements pénitentiaires, avait pour résultat d'user rapidement leurs forces et de les rendre à peu près inaptes à la colonisation, lorsqu'ils parvenaient à la première classe.

Enfin, les prescriptions impératives du règlement disciplinaire privaient l'administration d'un puissant moyen d'action de moralisation sur les condamnés remis à sa garde, car bien des familles disposées à rejoindre leur chef, dans la colonie, effrayées du long espace de temps qu'elles avaient à attendre, avant de pouvoir obtenir leur passage gratuit, renonçaient à leur désir d'aller se fixer dans la colonie.

Pour ces diverses considérations, le décret du 26 février 1907 a modifié l'article 9 du décret du 4 septembre 1891. Désormais un condamné de la 2^e classe peut être proposé pour la 1^{re} classe s'il a accompli au moins deux ans de peine. Pour le condamné à plus de

dix ans de travaux forcés, le délai minimum est de quatre années, il est de cinq années pour le condamné à plus de vingt ans ou à perpétuité.

Ces délais paraissent de nature à concilier tous les intérêts en cause.

Le décret du 18 janvier 1895 entoure la mise en concession des transportés de garanties telles que l'on n'aura plus à redouter à l'avenir le trafic des concessions et l'éviction des concessionnaires par les usuriers qui gravitaient autour des colons d'origine pénale.

Le règlement divise les concessions en concessions rurales et en concessions urbaines. Cette distinction n'existait qu'en vertu de la décision du 16 janvier 1882 et, comme la loi de 1854 ne parlait que de concessions de terrains, il a paru nécessaire d'autoriser par un texte précis l'administration à faciliter aux ouvriers de profession les moyens de vivre de leur métier ou de leur industrie.

Pour obtenir une concession, les condamnés en cours de peine doivent être de 1^{re} classe et posséder un pécule suffisant. Les libérés doivent verser un dépôt de garantie. Le minimum du montant du pécule et celui du dépôt de garantie sont fixés par arrêté du Gouverneur approuvé par le Ministre des Colonies. Dans tous les cas, le dépôt de garantie ne peut être inférieur à 100 francs.

La délivrance des lots de terrains, concédés à titre provisoire, n'est plus effectuée gratuitement comme sous l'empire de la précédente réglementation : les concessions sont livrées toutes défrichées et pour-

vues d'une habitation, mais le condamné qui est appelé à bénéficier de cette faveur demeure soumis, lui ou ses ayants droit, au payement d'une rente annuelle et perpétuelle déterminée, dans la décision dont il est l'objet, eu égard à l'importance et à la nature des terres accordées (1). Il doit aussi rembourser la première mise non renouvelable d'outils aratoires et d'effets de couchage et d'habillement qui lui est faite. D'autre part, la période d'allocation de la ration de vivres est réduite à six mois pour le concessionnaire rural et à trois mois pour le concessionnaire urbain.

Le capital de la rente est également fixé dans chaque décision portant envoi en concession. Ce capital ne peut être supérieur à 600 francs ni inférieur à 400 francs par hectare pour les concessions agricoles. En ce qui concerne les concessions urbaines, le maximum est de 2.000 francs et le minimum de 300 francs pour l'ensemble de la concession.

Les concessions provisoires deviennent définitives au bout de cinq ans à compter du jour de la décision d'envoi en concession. Le temps écoulé depuis l'envoi en concession jusqu'à la libération est compris dans ce délai de cinq années sans toutefois pouvoir être compté pour plus de deux années (il était compté pour quatre années sous l'empire du décret de 1878).

1. La rente ne peut être inférieure à 10 francs ni supérieure à 20 francs par hectare et par an, pour le concessionnaire agricole. En ce qui concerne les concessions urbaines, elle varie de 10 à 50 francs pour l'ensemble de la concession.

Le concessionnaire se trouvant dans les conditions légales pour être mis en possession définitive du terrain qui lui a été concédé peut immédiatement rembourser le capital de la rente, mais l'administration n'a le droit de réclamer ce remboursement que dans le cas où la concession viendrait à être vendue ou donnée. On a eu surtout en vue de prévenir les donations frauduleuses qui n'auraient pas manqué de se produire, afin de déguiser les ventes faites à des tiers. Cette mesure n'est pas au surplus applicable aux donations régulièrement consenties au profit de la femme et des enfants du concessionnaire résidant dans la colonie.

A défaut de transcription du titre définitif de propriété l'administration pénitentiaire doit faire prendre à la conservation des hypothèques, dans les 45 jours qui suivent la date à laquelle chaque concession est devenue définitive, une inscription destinée à assurer à l'Etat son privilège pour le recouvrement de la rente à laquelle la concession est soumise, du capital de cette rente, des frais de justice et des remboursements pour avances d'outils.

Les créances antérieures aux concessions autres que les frais de justice n'ouvrent pas d'action sur les biens concédés ni sur leurs fruits.

Enfin le décret a établi d'une manière nette les droits des héritiers des concessionnaires définitifs. Il a sauvegardé les intérêts de la femme et des enfants *qui résident dans la colonie*.

Il a paru équitable de ne pas faire bénéficier les familles demeurées en France ayant complètement

abandonné ou perdu de vue le condamné, des faveurs qu'il a obtenues en cours de peine.

Telles sont les principales dispositions du décret du 18 janvier 1895.

Une lacune existait dans ce règlement et le besoin de la combler allait se faire sentir quelques années après.

Dès le mois de juillet 1898, le Gouverneur de la Nouvelle-Calédonie adressait au Ministre un projet d'arrêté relatif à la *mise en concession des enfants de transportés*. Le Ministre saisit aussitôt la Commission permanente du régime pénitentiaire de l'examen de cette question. Conformément aux propositions qui lui furent soumises par ce comité le Ministre estima qu'en raison des modifications profondes que la réglementation projetée allait apporter à l'application du décret organique du 18 janvier 1895, un simple arrêté aurait été insuffisant, au point de vue légal, et qu'il y avait lieu de recourir à un décret s'incorporant au règlement précité. En outre, en vue de faciliter la mise en vigueur des nouvelles dispositions il parut y avoir avantage à abroger le décret de 1895 et à le remplacer par un autre acte contenant les nouvelles dispositions et reproduisant tout ce qui n'était pas modifié de l'ancien texte.

Le décret intervenu qui porte la date du 9 octobre 1901 a été inséré au *Journal officiel* du 24 du même mois.

L'article 8 est conçu en ces termes :

« La superficie de chaque concession agricole

« (rurale) est fixée eu égard à la qualité des terres et
« au nombre de personnes composant la famille du
« concessionnaire, transporté ou libéré et habitant
« avec lui, sans toutefois que cette superficie puisse
« être inférieure à 3 hectares ou supérieure à 20 hec-
« tares.

« Lorsque l'une des personnes composant la famille
« du concessionnaire transporté ou libéré et habitant
« avec lui, atteint l'âge de 16 ans, il est accordé, soit
« sur la demande du transporté ou libéré, soit d'office
« s'il y a lieu, une concession supplémentaire, aussi rap-
« prochée que possible de la concession primitive et
« d'une superficie de 3 à 10 hectares.

« Cette concession, affranchie de tout dépôt de
« garantie, est inscrite au nom du mineur, mais le trans-
« porté ou libéré en garde la jouissance dans les
« mêmes conditions qu'un concessionnaire provisoire
« jusqu'au jour où le titulaire libre atteint sa majorité
« ou contracte mariage.

« De ce jour le concessionnaire libre entre en jouis-
« sance de sa concession et est investi des droits conférés
« et tenu des obligations imposées par le présent décret
« au concessionnaire provisoire. »

Nous connaissons dans leurs grandes lignes les avantages accordés et les charges imposées aux concessionnaires aux différentes époques.

Il faut examiner maintenant les moyens auxquels l'administration pénitentiaire a eu recours pour faire produire à l'institution des concessions les résultats qu'on pouvait en attendre.

Moyens auxquels l'administration pénitentiaire a eu recours pour faire aboutir l'institution des concessions.

Pénitenciers et fermes agricoles. — L'administration se préoccupe du condamné avant sa mise en concession. Elle institue des pénitenciers et des fermes agricoles où le futur concessionnaire fait un stage sous la direction d'un agent des cultures (1).

La famille. — L'administration savait qu'au travailleur fatigué qui, le soir, rentre sous son toit, il fallait les consolations d'un intérieur, autant comme récompense du travail fait, que comme encouragement pour la tâche du lendemain.

« L'un des nerfs de la production, dit M. Paul Leroy-Beaulieu (2), et à coup sûr le plus grand aiguillon de l'épargne, c'est la famille qui, prolongeant la pensée de l'homme au delà de sa vie individuelle, l'engage à produire et à économiser dans l'intérêt des siens pour un avenir lointain qu'il ne verra pas. »

L'administration a d'abord cherché à reconstituer dans la colonie la famille de ceux qui étaient mariés dans la métropole. « Déjà, lit-on, dans la *Notice offi-*

1. Voir *infra*, p.

2. Paul Leroy-Beaulieu, *La Colonisation chez les Peuples Modernes*.

cielle pour 1865, des transportés de la première catégorie auxquels on prépare des installations agricoles ont été autorisés à faire venir leur famille de France (1). L'Etat prend à sa charge les frais du transport des familles par terre et par mer. Il accorde, en outre, un secours de route de 50 francs par adulte et de 25 francs par enfant. Les mêmes avantages ont été étendus aux ascendants et aux collatéraux de transportés, désireux d'aller les rejoindre dans la colonie.

Le tableau suivant fait connaître le nombre des femmes qui se sont rendues à la Nouvelle-Calédonie auprès de leurs maris transportés en cours de peine ou libérés : sur 245 venues dans la colonie, 180 étaient libres et 65, condamnées aux travaux forcés, à la réclusion ou à la prison.

Pendant la même période il est venu de France :

1^o Enfants, ascendants et collatéraux des condamnés aux travaux forcés :

365 enfants dont 203 garçons et 162 filles.

5 pères.

7 frères.

6 gendres.

1 neveu.

6 petits-fils.

18 mères.

1 belle-mère.

10 sœurs.

6 filles mariées.

soit : 425 personnes.

1. *Notice pour 1865*, p. 49.

2^o Enfants, ascendants et collatéraux de libérés :

35 enfants dont 20 garçons et 15 filles.

3 pères.

2 beaux-pères.

2 frères.

2 gendres.

2 mères.

1 nièce.

2 filles mariées.

soit : 49 personnes.

Ensemble 474 personnes.

Si le nombre des femmes libres, qui sont allées rejoindre leurs maris transportés est peu élevé, cela tient à deux causes essentielles. D'une part la condamnation du mari et son transfèrement dans une colonie pénitentiaire affaiblissent et rompent souvent les liens qui l'unissent à sa femme. Sans doute, quelques femmes, généralement de condamnés primaires, soutenues par une vive affection et un grand courage, n'ont pas hésité à s'expatrier pour suivre leurs maris avec l'espoir de les ramener sur la bonne voie. Mais combien plus nombreuses sont celles qui, trouvant dans l'exil un moyen légal de rompre le lien qui les attachait à leur mari, l'ont laissé partir sans regret, ont contracté une nouvelle union ou ont simplement consenti à vivre sous la protection d'un autre.

D'autre part, on ne peut autoriser l'arrivée de la femme et des enfants dans la colonie au moment même où le condamné y débarque. Ce serait permet-

tre à celui-ci de subir sa peine en famille, c'est-à-dire d'améliorer son sort et de rendre la répression illusoire. Il faut attendre qu'il ait purgé une partie de sa peine et que, par une mise en concession, il soit en mesure de gagner sa vie et celle des siens. Ce n'est donc qu'après quelques années que l'on peut autoriser le forçat à reprendre la vie de famille. Mais on se demande alors si la femme et les enfants seront disposés à le rejoindre. Peut-être la femme et les enfants, — ils y auront souvent été obligés, — se seront-ils créés des moyens d'existence, qui leur permettent de se passer de l'époux et du père et qu'ils hésiteront à abandonner.

L'administration s'est préoccupée également de faciliter au condamné célibataire les moyens de se créer une famille.

Dans ce but, un décret du 24 mars 1866 a simplifié pour les transportés les formalités exigées pour la célébration du mariage en les dispensant des obligations imposées par les articles 151, 152 et 153 du Code civil et en considérant comme suffisantes les publications faites dans la colonie seulement, même dans le cas où les parties n'y seraient pas domiciliées depuis six mois.

Le décret précité prévoyait le mariage des forçats avec des femmes des maisons centrales : ces femmes subissent des peines de réclusion ou de travaux forcés. On a eu recours aussi à des condamnées à de longues peines de prison et, après la promulgation de la loi sur les récidivistes, aux reléguées, pour constituer une famille aux transportés.

Années	Hommes condamnés aux trav. forces mariés à des femmes							Libérés des tra		
	condamnées			libérées			Libres	Total	condamnée	
	Travaux forcés	Reclusion, relégation	Prison	4 ^e catégorie		de la prison			Travaux forcés	Reclusion, relégation
				1 ^{re} section	2 ^e section					
1871	»	»	»	»	»	»	»	2	»	
1872	»	1	»	»	»	»	»	1	»	
1873	5	2	4	»	»	1	»	12	1	
1874	2	2	2	»	»	1	»	7	4	
1875	5	»	»	»	»	1	»	6	6	
1876	1	»	»	»	»	1	»	2	4	
1877	11	1	3	»	»	1	»	16	1	
1878	10	4	»	»	»	»	1	15	1	
1879	6	2	3	»	»	2	»	13	»	
1880	19	2	3	»	»	1	1	26	1	
1881	1	»	»	»	»	2	»	1	1	
1882	11	7	4	»	»	»	»	24	6	
1883	12	4	15	1	»	5	»	37	2	
1884	»	2	3	»	»	2	1	8	»	
1885	8	7	12	»	1	3	4	35	»	
1886	2	2	»	7	»	5	1	17	1	
1887	»	»	»	3	»	1	»	4	»	
1888	»	»	»	»	»	1	2	3	»	
1889	»	»	»	1	»	»	»	1	»	
1890	»	16	»	»	»	»	3	19	15	
1891	»	1	»	»	»	»	2	3	»	
1892	»	5	»	»	»	1	3	9	»	
1893	»	2	»	»	»	»	5	7	»	
1894	»	12	»	»	»	»	1	13	»	
1895	»	3	»	1	»	»	2	6	»	
1896	»	»	»	»	»	»	1	1	»	
1897	1	13	»	»	»	»	1	15	15	
1898	1	3	»	»	»	»	2	6	»	
1899	»	1	»	1	»	»	»	2	»	
1900	»	»	»	»	»	»	2	2	»	
1901	»	»	»	»	»	»	2	2	»	
1902	»	»	»	»	»	»	3	3	»	
1903	»	»	»	»	»	»	1	1	»	
1904	»	»	»	»	»	»	5	5	»	
1905	»	»	»	»	»	»	3	3	»	
1906	»	1	»	»	»	»	»	1	»	
1907	1	1	»	»	»	»	»	2	1	
	96	94	49	14	1	28			32	
		239			43				82	
				282			46	328	147	
					328					

colonie.

Mariés à des femmes				Sujets libres mariés à des femmes							
Mariés				condamnées			libérées				
1 ^{re} section	de la prison	Libres	Total	Travaux forcés	Reclusion, relégation	Prison	1 ^{re} catégorie		de la prison	Libres	Total
							1 ^{re} section	2 ^e section			
»	»	2	5	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	4	19	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	7	24	1	2	»	»	»	»	»	5
»	»	8	28	»	»	1	»	»	»	»	1
»	»	»	8	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	2	10	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	4	13	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	3	6	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	3	»	»	»	»	»	1	»	1
»	»	2	9	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	6	20	3	2	2	»	»	»	»	7
»	»	3	10	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	3	4	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	3	4	»	1	»	»	»	»	»	1
»	»	2	9	»	»	1	»	»	»	»	1
»	»	8	13	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	3	17	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	3	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	3	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	2	6	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	4	21	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	2	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	4	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	3	10	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	11	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	3	6	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	2	21	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	5	6	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	4	6	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	6	7	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	6	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	7	7	»	»	»	»	»	»	1	1
»	»	1	4	»	»	»	»	»	»	1	1
»	»	2	3	»	»	»	»	»	»	3	3
»	»	2	3	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	1	2	»	»	»	»	»	»	2	2
»	»	4	5	»	»	»	»	»	»	2	2
»	52			4	5	4	»	»	3		
»				13			3				
		112	331	16						9	25
				25							

Les femmes détenues dans la métropole qui présentaient des garanties suffisantes de santé et de moralité étaient transférées sur leur demande, dans la colonie pénitentiaire, pour y contracter mariage avec des condamnés.

A leur arrivée à la Nouvelle-Calédonie elles étaient internées dans la maison de correction appelée le « couvent » de Bourrail. Dans cette « sorte d'asile », confié à la surveillance des sœurs de Saint-Joseph de Cluny, les femmes étaient soumises à un régime moins rigoureux que celui des maisons centrales. Toutefois, le travail y était obligatoire, mais rétribué. Les femmes étaient autorisées à contracter mariage avec les concessionnaires qui avaient mis en rapport une partie notable de leurs terres et qui étaient possesseurs d'une habitation assez spacieuse pour loger un ménage. Les transportés qui réunissaient ces conditions et qui manifestaient le désir de se marier, étaient conduits au couvent où leur étaient présentées les femmes destinées à devenir leurs compagnes.

Le tableau ci-devant donne le nombre des unions qui ont été accomplies à la Nouvelle-Calédonie de 1870 à 1907.

Les 684 mariages mentionnés ci-dessus ont été contractés, savoir :

158, par des transportés en cours de peine ou libérés, avec des femmes libres.

501, par des transportés en cours de peine ou libérés, avec des femmes condamnées libérées ou non.

25, par des hommes libres, avec des femmes transportées, libérées ou libres.

En faisant abstraction de ces derniers et en tenant compte des femmes venues de France rejoindre leurs maris, on se trouve en présence de 904 ménages formés d'élément pénal, dont 338 contractés avec des femmes libres.

Que valent ces unions ?

En août 1901, le Directeur de l'administration pénitentiaire a fait une enquête sur toutes les concessions et il a consigné ses appréciations sur des feuilles signalétiques qui ont servi à établir une statistique qui ne manque pas d'intérêt et dont les résultats sont indiqués ci-après.

Sur 501 ménages :

366, soit 73 0/0 étaient signalés comme très bons et bons ;

45, soit 9 0/0 comme laissant à désirer ;

90, soit 18 0/0 comme mauvais.

185, concessionnaires étaient mariés à des femmes libres.

Formaient de bons ménages.	149	soit	80,5 p. 100
Laissaient à désirer	14	»	7,6 »
Etaient mauvais	22	»	11,9 »

316 concessionnaires qui étaient mariés avec des femmes condamnées ou libérées, donnaient les proportions suivantes :

Très bons et bons	217	soit	68,6 p. 100
Laissant à désirer	31	»	9,8 »
Mauvais	68	»	21,6 »

Il résulte de ces chiffres qu'il existait au moment du recensement 75 p. 100 de très bons et de bons ménages et que si cette proportion atteint 80,5 p. 100 pour les concessionnaires mariés à des femmes libres, dont le plus grand nombre sont venues rejoindre leur mari dans la colonie, nous trouvons encore 68,6 p. 100 de bons ménages provenant d'unions contractées entre des hommes et des femmes condamnées.

Parmi les bons ménages nous relevons des pères et des mères de famille qui se soutiennent réciproquement, qui élèvent avec soin leurs enfants, dont la conduite extérieure et privée ne laisse rien à désirer.

En général la famille a eu des effets moralisateurs et a développé chez les concessionnaires les habitudes d'ordre et de travail qui sont les plus sûres garanties d'une bonne conduite ultérieure.

Ecoles. Internats agricoles. — L'œuvre de d'administration pénitentiaire ne devait pas se borner à faciliter aux condamnés les moyens de se créer une famille. Les enfants des concessionnaires avaient droit à toute sa sollicitude.

« L'enfant est tout l'avenir, et l'expérience ne sera définitive que le jour où les fils des concessionnaires prendront la place des anciens convicts, et fourniront une population meilleure que leurs pères, plus laborieuse, attachée au sol de sa nouvelle patrie (1). »

L'administration pénitentiaire a compris le beau rôle qui lui était dévolu.

1. Bernard, *ouv. cité*, p. 423.

En 1877, elle a institué une *ferme école*.

Installée dans deux bâtiments de 20 mètres de long sur 9 m. 50 de large (renfermant dortoir salle d'étude et réfectoir), la ferme école recevait les enfants des concessionnaires âgés de 14 ans au moins et de 18 ans au plus ; leur nombre maximum était fixé à trente ; la durée des études était de trois années et les élèves pouvaient recevoir après examen, à leur sortie, un certificat d'aptitude (1). Les élèves étaient entretenus gratuitement par l'administration.

Des écoles étaient également fondées sur les divers centres. A Bourail, en 1883, sur 280 enfants de concessionnaire, 77 fréquentaient les écoles.

Mais ces enfants en rentrant chaque soir chez leurs parents risquaient d'y perdre tout le bien moral qui leur avait été fait pendant le jour. Si l'on voulait assurer la réussite de la colonisation pénale au « deuxième degré », la création d'internats, pouvant recevoir un grand nombre d'élèves, s'imposait.

En 1885, on a transformé en internat de garçons l'ancienne ferme-école de Bourail.

L'internat de Néméara a ouvert ses portes le 19 avril 1886 à trente-neuf élèves ; il en comprenait cinquante-cinq au 31 décembre de la même année, cent cinq au 31 décembre 1895, soixante-trois au 1^{er} janvier 1908.

1. En dehors du cours d'agriculture théorique et pratique, les élèves recevaient des leçons de grammaire et d'arithmétique.

Ces enfants partagent leur temps entre la classe et les travaux manuels ; ils s'exercent aux travaux des champs et au jardinage : ils s'essaient aussi à différents travaux de menuiserie ou de charpente et reçoivent les leçons élémentaires d'arts et de sciences.

Un arrêté local du 24 juillet 1893 a créé l'*internat des filles de Fonwhary*. Il comprenait dès le début 55 jeunes filles provenant de l'école de Bourail. Pendant l'année 1894, il en est entré 78 et il en est sorti 15 ; par suite, il en restait au 31 décembre 1894, 118 ; l'effectif s'élevait à 135 au 31 décembre 1895, à 43 au 1^{er} janvier 1908.

Les écoles de Néméara et de Fonwhary ont rendu de réels services malgré la résistance de certains condamnés, qui, fiers de leurs droits, réclamaient leurs enfants avant la fin de leurs études. Ce n'est que par un subterfuge administratif dû à l'ingéniosité du gouverneur Feillet, que l'on est arrivé à retenir les pupilles jusqu'à l'âge de 20 ans (1).

Syndicats de concessionnaires. — L'administration a encouragé la formation de sociétés syndicales parmi les concessionnaires.

1. *Revue pénitentiaire*, 1897, p. 652 (communication de M. Feillet à la Société générale des prisons). Ce subterfuge consiste à dire au concessionnaire : on vous élèvera votre enfant gratuitement ; mais si vous voulez le reprendre avant que nous vous le redonnions vous aurez à rembourser à l'Etat toutes les dépenses faites. Au bout de deux ou trois ans le concessionnaire se trouve en face d'une carte à payer qui l'empêche de reprendre l'enfant.

Le syndicat de Bourail formé en 1883 avait pour but : 1° de faciliter l'écoulement des récoltes des concessionnaires ; 2° de soustraire ceux-ci à l'action d'un certain nombre de commerçants qui veulent spéculer sur la misère des condamnés pour arriver à reprendre les terres mises en valeur par ces derniers. En 1884 le Département accordait à cette société une somme de 500 francs à titre d'encouragement. L'année suivante le comité syndical obtenait l'autorisation de recevoir à titre de cession remboursable, toutes les matières premières qui lui étaient indispensables pour ouvrir une boulangerie coopérative. Les locaux nécessaires pour cet établissement furent mis à sa disposition et la boulangerie commença à fonctionner en 1886. Il a été accordé au syndicat de Bourail une subvention de 1.000 francs en 1897, et une autre de 600 francs en 1901 sur les fonds du Budget des services pénitentiaires.

La création du *syndicat de Pouembout* a été autorisée par une décision du Gouverneur en date du 7 septembre 1885 approuvée par le Ministre le 10 octobre suivant. 114 concessionnaires faisaient partie de cette société qui a ouvert une boulangerie coopérative. Du 18 avril au 31 décembre 1886 cette boulangerie a réalisé 850 francs de bénéfices tout en abaissant d'un tiers le prix du pain. A cette vente, les syndiqués ont ajouté un système de cessions, à prix de revient, des denrées de première nécessité : riz, sucre, café, sel, etc. Le syndicat a eu pour effet de faire tomber les prix de vente des produits de consommation des commerçants et d'obliger ceux-ci à élever le taux d'achat des récoltes

des concessionnaires. La caisse du syndicat possédait, au 31 décembre 1889, 1.899 fr. 07. Au 31 décembre 1895, le syndicat avait en magasin pour près de 7.000 francs de marchandises et plus de 3.000 francs déposés entre les mains du préposé de la caisse.

Concours agricoles. — Pour s'assurer des progrès réalisés par les concessionnaires, l'administration a institué en 1877 des concours agricoles. A cette occasion, il est procédé à une inspection minutieuse des concessions et à une exposition publique des produits ; des récompenses sont ensuite distribuées aux plus méritants. Ces concours, en même temps qu'ils permettaient de se rendre compte des résultats obtenus, avaient pour effet de produire chez les concessionnaires une « noble émulation ».

Caisse d'épargne pénitentiaire. — L'administration a complété l'ensemble des dispositions qu'elle a prises pour favoriser la colonisation pénale, en instituant par décret du 4 janvier 1878 une caisse d'épargne pénitentiaire à la Nouvelle-Calédonie. « Depuis l'origine de la transportation, dit l'exposé des motifs, les fonds de pécule des condamnés sont versés dans une caisse spéciale dite de la transportation. Ces fonds ne sont pas productifs d'intérêts, ils constituent un simple dépôt jusqu'au jour où ils sont restitués aux intéressés. J'ai pensé qu'il serait utile, tout en donnant aux possesseurs de pécule les garanties nécessaires pour la conservation de leur avoir, de faire rapporter aux dépôts un intérêt assez

« élevé pour exciter les condamnés à diriger leurs efforts vers le travail et l'épargne. »

Soumise aux règles d'administration qui régissent les caisses d'épargne de France sous la réserve de certaines dévolutions d'attributions, cette caisse d'épargne, à défaut de fonds de dotation, reçoit de l'Etat une subvention annuelle fixée par le budget. Ses statuts sont actuellement fixés par les décrets des 13 juin 1887 et 12 mars 1893. Le taux de l'intérêt qui était de 3,50 o/o a été abaissé à 3 o/o par un arrêté du 16 mars 1893.

III

Les Résultats.

Depuis l'origine de la transportation, jusqu'au 31 décembre 1907, il a été accordé 2.650 (1) concessions dont 2.205 à des condamnés en cours de peine et 445 à des libérés.

Pendant la même période 1.335 (2) concessionnaires ont été dépossédés, savoir :

710, pour inconduite ou abandon volontaire du terrain concédé.

625, par suite de décès.

Si on ajoute à ce chiffre (1.335) les terres devenues libres par suite de vente ou par l'arrivée des proprié-

1. Voir à la fin du chap. le tableau n. 1.

2. Voir à la fin du chap. le tableau n. 2.

taires à l'entière expiration de leur peine, soit 737 concessions, il restait au 31 décembre 1907 aux mains de transportés en cours de peine ou de libérés soumis à la résidence, 578 concessions.

Ne sont pas compris dans ce nombre :

1° Les femmes veuves	39	concessions
2° Les femmes autorisées à continuer l'exploitation de la concession de leur mari.	4	—
3° Les enfants des concessionnaires.	31	—
Soit.	<u>74</u>	—

Pendant la période décennale de 1876 à 1885, la moyenne des mises en concession s'est élevée à 116 et la moyenne des dépossessions à 30, soit près du quart.

Pendant la période décennale de 1886 à 1895 la moyenne des mises en concession a été de 90, et la moyenne des dépossessions de 55, soit plus de la moitié.

Le chiffre élevé des dépossessions, de 1886 à 1895, est le résultat d'une plus grande rigueur à l'égard des concessionnaires paresseux. D'un autre côté, à la suite de l'inauguration des routes en 1883 et 1884, M. Pallu de la Barrière, alors Gouverneur, avait cru devoir placer en concession un grand nombre de condamnés sans leur avoir imposé un stage nécessaire. Aussi les années suivantes a-t-on dû éliminer un grand nombre de ces individus qui étaient incapables ou indignes de continuer à bénéficier de cette mesure de faveur.

De 1884 à 1888, la moyenne des radiations a dépassé annuellement 74.

Les résultats de la colonisation pénale ne s'apprécient pas d'après le nombre des mises en concession, mais d'après la situation plus ou moins prospère des concessionnaires.

Cette situation ne laissait rien à désirer en 1877. Au concours agricole de Bourail (1) du 20 septembre de cette année, le rapporteur de la commission du Jury institué pour décerner les récompenses, s'exprimait en ces termes : « Je ne crois pas trop m'avancer, Messieurs, en vous disant que cette étude des progrès réalisés au pénitencier agricole de Bourail a été pour vous, comme pour nous, *une sorte de révélation*... Nous avons eu sous les yeux des *résultats indéniables*. »

Le compte rendu n'est pas moins affirmatif : « Une visite a été faite aux concessionnaires.

« L'impression de tous a été unanime, et comme l'a si justement dit le jury dans son rapport écrit, ça été une véritable révélation.

« Ce qui frappe surtout, c'est le soin avec lequel sont faits les défrichements ; pas une souche n'est laissée dans la terre, et la charrue peut sans obstacles être passée dans tous les champs. De plus, les cultures sont parfaitement disposées, et, dans quelques concessions, il a été fait de grands travaux pour faciliter l'écoulement des eaux. Par suite du contrat passé par l'administration avec une usine élevée à Bourail, chaque

1. *Notice pour 1877* (Paris, 1880), p. 128.

Alberti

concessionnaire est tenu jusqu'à ce jour de planter deux hectares de canne à sucre ; le reste de la surface concédée est cultivée en maïs, haricots, légumes. Quelques petites caféières sont également en formation, et un grand élan est donné à cette culture. L'élève de la volaille, des porcs et enfin, du bétail complète l'énumération des ressources des concessionnaires. La seule vue des concessions prouve que l'on travaille beaucoup à Bourail. »

En 1883, M. l'Inspecteur en chef Leclos s'exprimait ainsi : « J'ai visité plusieurs concessionnaires dans les différents centres ; le plus grand nombre ne coûte plus rien à l'administration et vit de son travail. Ce sont des gens établis, de véritables propriétaires. J'en ai vu deux notamment, condamnés à perpétuité, mariés à des femmes libres, ayant trois enfants chacun, qui se sont livrés à la culture du caféier, en même temps qu'à l'intérieur la femme et les enfants s'occupent de l'élève des animaux. Ils ont constitué une véritable ferme avec maison d'habitation très propre, très convenable, et ils ont des champs de caféiers de plusieurs hectares qui ne rivaliseraient pas sans succès avec les plus beaux de Canala.

« A ceux-là, à coup sûr, on peut donner leur grâce, la liberté d'aller où ils voudront, assurément ils ne quitteraient pas leur bien naissant, ils *ont goûté à la propriété* (1). »

A la même époque les concessions étaient visitées

1. *Notice pour 1882-1883* (Paris, 1885), p. 37.

par un inspecteur de la transportation. Sur 72 (1) concessionnaires inspectés :

19 étaient l'objet d'appréciations les plus favorables, 42 étaient signalés comme bons, 16 laissaient un peu à désirer, 15 seulement étaient à déposséder après avertissement préalable.

Les deux exemples suivants donnent une idée de ce qu'était en 1884 un bon concessionnaire.

Q..., n° 7403. — 8 hectares en concession, dont 3 hectares en culture. A récolté 100 sacs de maïs, 30 kilogrammes de café ; a 1.100 pieds de café en rapport, 3.000 pieds plantés depuis deux ans et 800 en pépinière ; a récolté 6 à 7 kilogrammes de coton assez beau ; a 7 porcs, 5 chèvres, 40 poules, 4 sacs de haricots, etc. Pense récolter 400 kilogrammes de café l'an prochain. Ce concessionnaire est un travailleur émérite. Sa concession est très bien cultivée. Il est dans l'aisance, doit avoir une dizaine de mille francs lui appartenant. Est marié et père d'un garçon de dix ans et d'une fille de seize ans qui travaillent aux champs.

B..., n° 951 libéré. — A 5.300 pieds de café plantés avec des bananiers qui n'ont encore rien rapporté, plus 7.000 pieds en pépinière ; a récolté 15 sacs de maïs, 50 kilogrammes de haricots, sa provision de tabac ; a beaucoup de bananiers et de cocotiers, 4 porcs, 90 poules, 4 canards, 2 cases bien convenables.

L'Inspecteur de la transportation à qui nous avons

1. *Notice pour 1882-1883*, Paris, 1885, p. 39.

emprunté ces renseignements terminait ainsi son rapport : « En thèse générale, je suis content des concessionnaires et je ne pensais certes pas que l'administration eût obtenu des résultats aussi satisfaisants... l'institution est excellente et me paraît réaliser un des moyens les plus sérieux d'amélioration du condamné. »

De l'enquête à laquelle a procédé, en 1891, le Directeur de l'administration pénitentiaire, il résulte que sur 1.563 concessions visitées, 204, soit 13,1 o/o, étaient très bien tenues. Ceux qui les habitaient étaient tous très aisés, quelques-uns même, par leur travail, leur industrie et leur économie, étaient parvenus à amasser une petite fortune, 10.000, 25.000 et jusqu'à 30.000 francs.

770, soit 49,2 o/o étaient bonnes. Elles étaient occupées par des hommes animés du désir de bien faire et, sauf de rares exceptions, on était en droit de croire les titulaires de ces concessions en mesure de se créer un avenir assuré.

212, soit 13,6 o/o étaient notées comme assez bonnes.

222 ou 14,2 o/o étaient indiquées comme médiocres et 155 ou 9,9 o/o comme mauvaises.

On pouvait donc admettre ces 24,1 o/o comme définitivement perdues pour la colonisation pénale.

Une autre enquête à laquelle il a été procédé en 1894 a donné à peu près les mêmes résultats.

Les renseignements suivants ont été fournis, à cette occasion, sur les condamnés ci-après désignés :

B..., mis en concession le 1^{er} mars 1876, concessionnaire définitif le 1^{er} mars 1881, réhabilité, a vendu sa concession le 12 août 1885 aux époux Hernu pour la somme de 50.000 francs.

P..., n° 6.300. A 7 h. 55 ares 20 centiares, est un travailleur réellement remarquable, il s'est créé une situation aisée aujourd'hui, grâce principalement à ses plantations de cannes, dont il a tiré de beaux bénéfices pendant la marche de l'usine sucrière de Bacouya. Cette industrie étant arrêtée, P... s'est aussitôt adonné à la culture du café et l'un des premiers est arrivé à d'excellents résultats ; cultive du manioc, des haricots, du tabac, — possède 1.000 bananiers, 4.000 caféiers, a récolté en 1894 40 sacs de maïs, 5 sacs de haricots, 3.000 kilog de tabac à 0 fr. 80, 400 kilog de café. A une case en pisé couverte en tôle 10 m/14 m, trois pièces, vérandah autour, cuisine ; hangar, poulailler, porcherie, paddock ; 3 voitures à bœufs, 1 chariot à bœufs, 2 herses ; 30 volailles, 15 porcs, 2 juments, 2 poulains, 10 bœufs de travail, 3 vaches à lait, 18 bouvillons ou génisses : valeur de l'ensemble de la concession 10.000 francs. Revenu net annuel 1.800 francs.

Sur une population pénale de 10.000 individus environ, au 31 décembre 1895, comprenant les condamnés en cours de peine, les libérés astreints à la résidence et les résidents volontaires, on comptait 1.205 concessionnaires. Si l'on déduit de ce chiffre 200 concessionnaires que l'on peut considérer comme n'ayant pas formé un établissement durable, on arrive

encore à une proportion de 10 concessionnaires par 100 transportés.

Ces résultats nous empêchent de conclure à « *l'échec de la colonisation pénale* » comme le fait M. Chautemps (1). Ils sont d'autant plus appréciables que l'administration se trouvait souvent en présence de criminels perdus de vices capables de tous les forfaits, gangrenés par le contact des pires forçats du bagne.

D'autre part, il faut reconnaître que, parmi les transportés dirigés sur la Nouvelle-Calédonie, depuis 1863, un petit nombre même parmi ceux qui se faisaient remarquer par leur bonne conduite étaient capables de se livrer avec succès aux travaux de culture. « Le sol de la Nouvelle-Calédonie dit M. Jeanneney (2), n'est pas d'une remarquable fertilité. On n'en tire de bonnes récoltes qu'avec beaucoup de labeur. Le colon cultivateur ne doit pas compter sur une fortune rapide, mais sur une aisance qu'il acquerra par le travail. »

Pour réussir, le colon calédonien doit donc avoir, en dehors des connaissances spéciales qu'exigent les travaux de la terre, des qualités de force et d'endurance. Mais ces qualités ne peuvent se rencontrer que parmi les hommes jeunes non encore anémiés par un séjour trop prolongé soit dans les prisons de la Métropole, soit aux colonies.

1. Chautemps. *Proposition de loi citée*, p. 24.

2. *La Nouvelle-Calédonie agricole*, p. 133.

Il nous reste à dire un mot de la population établie sur les centres de concessionnaires créés par l'administration.

Au 31 décembre 1885 cette population s'élevait à 1.770 personnes dont 968 hommes, 326 femmes et 476 *enfants* (303 enfants étaient nés dans la colonie).

Au 31 décembre 1895, elle comprenait : 1.197 hommes, 352 femmes et 693 enfants dont 512 nés dans la colonie, soit au total 2.242 personnes.

Le tableau suivant fait connaître la population établie sur les concessions à Bourail, La Foa-Fonwhari. Uraï, Pouembout et Diahot au 31 décembre 1907.

En résumé la colonisation pénale a donné des résultats satisfaisants. L'administration pénitentiaire a fait des essais de culture que les particuliers n'avaient pas les moyens d'entreprendre, elle a construit des routes, exécuté des travaux d'utilité générale, mis largement la main-d'œuvre à la disposition des services publics et des particuliers, facilité le relèvement des condamnés par la propriété et la famille.

Elle a importé dans la colonie non seulement des travailleurs et des capitaux, mais aussi des bouches à nourrir qui ont constitué un débouché assuré pour le commerce et l'industrie du pays.

La loi du 30 mai 1854 est donc bien loin d'avoir produit à la Nouvelle-Calédonie, *un état de choses véritablement indigne de la France* (1).

1. Chautemps. Proposition de loi ayant pour objet le remplacement de la relégation des récidivistes par la peine des

Examinons maintenant l'œuvre de la colonisation libre.

travaux forcés à temps. Sénat, session ordinaire, séance du 3 juillet 1908, annexe n. 201, p. 1 (cette proposition est solidaire de celle déjà citée ayant pour objet la suppression de la transportation).

Etat de la population établie sur les concessions à Bourail.

— *La Foa-Fonwhary-Uraï, Pouembout et Diahot au 31 décembre 1907.*

Désignations	Diahot	Bourail	La Foa-Fonwhary-Uraï	Pouembout	Total
<i>Hommes</i>					
Forçats en cours de peine	4	94	86	34	215
Condamnés à la reclusion. . . .	»	»	»	»	»
Libérés astreints à la résidence . .	10	185	77	36	308
Libérés non astreints à la résidence	3	35	3	3	44
Totaux	17	314	166	73	567
<i>Femmes</i>					
Femmes transportées provenant des maisons centrales.	1	26	10	11	48
Femmes ou filles libres ayant rejoint leurs maris ou parents transportés.	7	5	30	14	56
Femmes autorisées à continuer l'exploitation de la concession de leurs maris	»	2	»	»	2
Totaux	8	33	40	25	106
<i>Enfants</i>					
Enfants nés dans la colonie. . . .	12	312	73	65	462
Enfants venus de France.	2	51	9	3	65
Totaux	14	363	82	68	527
<i>Collatéraux</i>					
Femmes ou filles libres mariées à des condamnés ou libérés. . . .	»	»	»	»	»
Totaux	39	707	288	166	1.200
Total général de la population établie sur les concessions.					1.200
Le nombre de ménages existant à la même époque sur les établissements étant de :					
1° Ménages provenant d'unions accomplies dans la colonie avec des filles ou des veuves transportées					26
2° Ménages formés dans la colonie avec des femmes non condamnées.					56
3° Familles venues de France					25
4° Femmes venues des maisons centr. pour rejoindre leurs maris					4
5° Familles formées de transp. devenus veufs et ayant des enf.					4
6° Ménages provenant d'unions avec des femmes reléguées .					34
7° Ménages formés dans la colonie avec des femmes transp.					13
Total des ménages.					162

Tableau statistique des mises en concession depuis l'

Années	Bourail				La Foa-Fonwhary			Canala			Dia	
	Condamnés et fils	Libérés	Femmes condamnées	Total	Condamnés	Libérés	Total	Condamnés	Libérés	Total	Condamnés	Libérés
1869-1876 . .	144	109	»	253	7	1	8	2	»	2	»	»
1877	33	5	»	38	7	»	7	»	3	3	»	»
1878	22	2	»	24	6	1	7	»	»	»	»	»
1879	39	1	»	40	44	5	49	»	»	»	»	»
1880	34	11	»	45	44	3	47	»	»	»	»	»
1881	5	2	»	7	11	1	12	»	»	»	2	4
1882	12	5	»	17	23	4	27	»	»	»	10	»
1883	100	12	2	114	39	8	47	»	»	»	29	»
1884	101	4	»	105	15	6	21	»	»	»	15	4
1885	57	16	»	73	10	6	16	»	»	»	7	4
1886	86	9	»	95	2	10	12	»	»	»	1	»
1887	19	27	»	46	2	13	15	»	»	»	24	»
1888	52	16	»	68	54	7	61	»	»	»	22	»
1889	21	24	»	45	44	11	55	»	»	»	2	4
1890	45	15	»	60	49	4	53	»	»	»	6	3
1891	23	3	»	26	72	1	73	»	»	»	1	»
1892	14	3	»	17	12	»	12	»	»	»	»	»
1893	48	9	»	57	34	»	34	»	»	»	»	»
1894	7	»	»	7	12	»	12	»	»	»	»	»
1895	1	»	»	1	4	»	4	»	»	»	»	»
1896	31	1	»	32	7	»	7	»	»	»	»	»
1897	15	»	»	15	13	»	13	»	»	»	»	»
1898	11	»	»	11	7	»	7	»	»	»	»	»
1899	8	»	»	8	15	1	16	»	»	»	»	»
1900	7	2	»	9	11	»	11	»	»	»	2	»
1901	5	3	»	8	4	»	4	»	»	»	»	»
1902	14	2	»	16	8	»	8	»	»	»	»	»
1903	16	2	»	18	5	»	5	»	»	»	»	»
1904	21	1	»	22	12	1	13	»	»	»	»	»
1905	14	9	»	23	9	»	9	»	»	»	2	»
1906	11	7	»	18	10	1	11	»	»	»	»	»
1907	4	3	3	10	9	»	9	»	»	»	»	»
	1.020	303	5	1.328	601	84	685	2	3	5	123	7
	1.328				685			5			13	

transportation, jusqu'au 31 décembre 1907.

about ambo		Baie du Prony			Muéo			Total général		
Libérés	Total	Condamnés	Libérés	Total	Condamnés	Libérés	Total	Condamnés	Libérés	Total
»	»	»	»	»	»	»	»	153	110	263
»	»	»	»	»	»	»	»	40	8	48
»	»	»	»	»	»	»	»	28	3	31
»	»	»	»	»	»	»	»	83	6	89
»	»	»	»	»	»	»	»	78	14	92
»	»	»	»	»	»	»	»	18	4	22
»	»	»	»	»	»	»	»	45	9	54
4	81	10		10	20		20	277	24	301
»	130	»	2	2	»	»	»	261	13	274
1	102	1	»	1	»	»	»	176	24	200
1	18	»	»	»	»	»	»	106	20	126
5	7	»	»	»	»	»	»	47	45	92
8	13	»	»	»	»	»	»	133	31	164
5	21	»	»	»	»	»	»	73	51	124
4	12	»	»	»	»	»	»	108	26	134
1	5	»	»	»	»	»	»	100	5	105
»	4	»	»	»	»	»	»	30	3	33
2	9	»	»	»	»	»	»	89	11	100
»	14	»	»	»	»	»	»	33	»	33
»	3	»	»	»	»	»	»	8	»	8
»	8	»	»	»	»	»	»	46	1	47
»	8	»	»	»	»	»	»	36	»	36
»	7	»	»	»	»	»	»	25	»	25
»	3	»	»	»	»	»	»	26	1	27
»	»	»	»	»	»	»	»	20	2	22
»	»	»	»	»	»	»	»	9	3	12
2	4	»	»	»	»	»	»	24	4	28
1	3	»	»	»	»	»	»	23	3	26
1	4	»	»	»	»	»	»	36	3	39
1	4	»	»	»	»	»	»	28	10	38
»	3	»	»	»	»	»	»	24	8	32
»	6	»	»	»	»	»	»	22	3	25
46	469	11	2	13	20	»	20	2.205	445	2.650
469	13			20			2.650			

Tableau statistique des dépossessions depuis 1874

Années	Bourail			La Foa-Fonwhari			Canala			Diamé	
	Condamnés	Libérés	Total	Condamnés	Libérés	Total	Condamnés	Libérés	Total	Condamnés	Libérés
1874-80 .	43	79	122	5	8	13	»	»	»	»	»
1881 . . .	8	4	12	14	5	19	»	3	3	»	»
1882 . . .	3	1	4	7	2	9	»	»	»	»	»
1883 . . .	2	4	6	3	6	9	»	»	»	»	»
1884 . . .	29	10	39	7	10	17	»	»	»	»	5
1885 . . .	17	14	31	6	19	25	»	»	»	»	4
1886 . . .	8	7	15	6	6	12	»	»	»	10	»
1887 . . .	17	11	28	10	3	13	»	»	»	2	»
1888 . . .	15	14	29	5	7	12	»	»	»	3	»
1889 . . .	6	9	15	1	»	1	»	»	»	»	»
1890 . . .	3	15	18	5	13	18	»	»	»	1	»
1891 . . .	5	15	20	8	13	21	»	»	»	»	»
1892 . . .	5	34	39	3	13	16	»	»	»	3	»
1893 . . .	13	14	27	6	2	8	»	»	»	1	»
1894 . . .	18	2	20	11	1	12	»	»	»	3	»
1895 . . .	20	10	30	15	»	15	»	»	»	5	»
1896 . . .	9	4	13	12	2	14	»	»	»	3	»
1897 . . .	»	3	3	»	»	»	»	»	»	»	»
1898 . . .	9	1	10	6	2	8	»	»	»	9	»
1899 . . .	7	10	17	14	2	16	»	»	»	6	»
1900 . . .	8	2	10	7	1	8	»	»	»	3	»
1901 . . .	13	7	20	11	10	21	»	»	»	1	»
1902 . . .	9	8	17	7	3	10	»	»	»	»	»
1903 . . .	18	5	23	5	2	7	»	»	»	»	»
1904 . . .	9	6	15	7	3	10	»	»	»	»	»
1905 . . .	13	7	20	13	3	16	»	»	»	1	»
1906 . . .	5	16	21	5	5	10	»	»	»	1	»
1907 . . .	5	7	12	7	2	9	»	»	»	1	»
	317	319	636	206	143	349	»	3	3	62	3
	636			349			3			93	

transportation jusqu'au 31 décembre 1907.

bout	Baie de Prony			Muéo			Total général		
	Condamnés	Libérés	Total	Condamnés	Libérés	Total	Condamnés	Libérés	Total
»	»	»	»	»	»	»	48	87	135
»	»	»	»	»	»	»	22	42	34
»	»	»	»	»	»	»	10	4	14
»	»	»	»	»	»	»	5	10	15
»	»	»	»	»	»	»	50	21	71
»	9	1	1	»	»	»	37	44	81
»	14	»	»	»	»	»	55	19	74
»	31	»	»	»	»	»	56	15	71
»	28	»	»	»	»	»	39	28	67
»	20	»	»	»	»	»	25	14	39
»	23	»	»	»	»	»	13	29	42
»	4	»	»	»	»	»	16	39	55
»	11	»	»	»	»	»	25	52	77
»	17	»	»	»	»	»	20	17	37
»	1	»	»	»	»	»	41	5	46
»	11	»	»	»	»	»	52	14	66
»	14	»	»	»	»	»	31	12	43
»	11	»	»	»	»	»	4	3	7
»	4	»	»	»	»	»	35	10	45
»	18	»	»	»	»	»	32	14	46
»	7	»	»	»	»	»	20	6	26
»	3	»	»	»	»	»	29	19	48
»	5	»	»	»	»	»	19	14	33
»	6	»	»	»	»	»	27	7	34
»	4	»	»	»	»	»	17	10	27
»	2	»	»	»	»	»	28	11	39
»	2	»	»	»	»	»	12	24	36
»	4	»	»	»	»	»	16	11	27
»	4	»	»	»	»	»			
34	253	1	1	»	»	»	784	551	1.335
53		1			»			1.335	

DEUXIÈME PARTIE

Colonisation libre

CHAPITRE PREMIER

HISTOIRE DE LA COLONISATION LIBRE AGRICOLE

On peut diviser l'histoire de la colonisation libre agricole en deux périodes : la première de 1855 à 1894, la seconde de 1894 à 1907.

I. *De 1855 à 1894.* — Après la prise de possession, 600 familles irlandaises avaient manifesté le désir d'aller s'établir en Nouvelle-Calédonie. Elles sollicitaient le voyage gratuit de Sydney à la Nouvelle-Calédonie, une concession commune de terre et les vivres pendant la première année. Le Gouvernement français était à peine saisi de cette demande, que la crainte de voir la colonie devenir un établissement pénitentiaire détournait les pétitionnaires de leur projet.

D'autres émigrants résidant en Australie étaient

prêts à se rendre à la Nouvelle-Calédonie au premier signal. En raison des difficultés qu'aurait entraînées leur mise en concession au début de l'occupation, notre consul à Sydney avait reçu l'ordre de refuser les passeports.

Néanmoins, six colons passèrent outre et arrivèrent à Balade en février 1855. L'un d'eux, M. Ronat, était fils d'un colon de la Guyane, ils furent placés aux environs du chef-lieu.

En juin 1855, une concession a été accordée à M. Padden, résident anglais, qui avait déjà importé sur l'île Nou un troupeau de bétail. M. Padden obtint le terrain nécessaire pour l'établissement d'un dépôt de bois de santal et la jouissance, pendant cinq ans, du droit de pâture sur deux cents hectares de terre de l'île Nou.

Une faveur de ce genre a été accordée, à la même époque, à un autre résident anglais M. Underwood, établi à l'île des Pins avec sa famille, depuis assez longtemps et avec l'intention de s'y fixer pour toujours. M. Bérard, représentant en Nouvelle-Calédonie de la maison Vial d'Arain et C^{ie}, de Sydney, obtint également une concession à l'île des Pins.

En 1856, onze Français, sous la direction de M. Penetrat, furent placés en concession à Canala. Quoique recrutés pour la plupart dans les faubourgs de Paris, parmi les tapissiers, les commis en nouveautés, les garçons imprimeurs, etc., ils se livraient à la culture du coton, de la canne à sucre, du tabac et des légumes. En avril 1857, sept des sociétaires avaient

quitté M. Pennetrat pour se mettre à la recherche de l'or : ils furent massacrés par les indigènes.

D'autres colons s'établissaient dans la région du Mont d'Or ; en 1858 on trouve quelques colons dans les bassins de la Dumbéa et à Païta, dans un rayon de 30 kilomètres environ autour du chef-lieu ; ce sont en majorité des Australiens. Bientôt des créoles de la Réunion, où la décadence commence, viennent s'établir et cultivent la canne. En 1862, on comptait 420 individus d'origine européenne composant la population civile, 965 en 1866 (1). En 1870, le nombre des colons était de 1562.

A cette époque on s'est préoccupé d'activer le mouvement d'immigration agricole française en Nouvelle-Calédonie.

En 1871, le gouverneur De la Richerie, décida que des permis d'occupation seraient délivrés à tous ceux qui désireraient s'installer immédiatement sur des terrains dont le plan n'était pas encore levé, l'administration s'engageant à passer avec eux soit un bail, soit un acte de vente le jour où la triangulation du district serait effectuée. Cette mesure ne séduisit qu'un nombre restreint de grands concessionnaires qui organisèrent l'élevage du bétail à la mode australienne (2).

En 1872, une société, « la société Foncière Calédo-

1. *Revue mar. et col.*, 1866, t. XVI, p. 605. J. Garnier, *Océanie*, p. 22.

2. Voir *suprà*, p. 17.

nienne », a obtenu une concession de 25.000 hectares de terres à choisir entre les sommets Katépathie et Ora (Gomen). Cette concession était accordée au prix de 25 francs l'hectare. Cette somme était payable à raison de 3 francs par hectare en espèces et 22 francs par hectare en travaux de route. En dehors de ces conditions qui étaient imposées par le contrat, cette société voulut introduire des immigrants français pour mettre son domaine en rapport. Le choix de ces immigrants fut fait avec si peu de soin, ou plutôt avec tant d'incurie qu'on embarqua à Brest, à destination de la Nouvelle-Calédonie, de tout, excepté des cultivateurs et des hommes aimant le travail. Le résultat d'une affaire aussi mal engagée ne se fit pas attendre ; après deux ans de profonde misère, les colons regagnaient à pied Nouméa sans qu'un seul hectare eût été mis en culture (1).

Vers 1876, l'immigration libre est encore bien faible. Le nombre des colons (2.753) est inférieur à celui des fonctionnaires ou des militaires (3.032) ; on compte à peine quelques éleveurs de bétail et quelques industriels s'occupant des mines : le reste se compose d'un certain nombre de marchands, établis surtout à Nouméa, et fournissant aux besoins courants des troupes et des fonctionnaires ; l'industrie qui a le plus de représentants est celle des débitants (2).

1. Legrand, p. 113-114 ; Rivière, *Souvenirs de la Nouvelle-Calédonie*, p. 282.

2. *Notice col. pour l'Exposition d'Anvers*, t. II, p. 170.

En 1883, le gouverneur Pallu nomme une Commission chargée d'étudier les différentes questions intéressant la colonisation libre. La commission estime que 11 millions de francs sont nécessaires pour l'introduction en Nouvelle-Calédonie de 4.000 ménages. Cette somme n'est pas facile à réaliser soit que l'on s'adresse au Budget de la Métropole, soit que l'on fasse appel au trésor local (1). En 1884, est rendu le décret qui attribue au domaine pénitentiaire les meilleures terres de la colonie.

Pendant quelques années le nombre des colons n'augmente pas sensiblement. Au recensement de 1887, on arrive (en écartant bien entendu la population d'origine pénale, les fonctionnaires et les troupes) au chiffre de 5 661 (2).

Dans une dépêche au Gouverneur en date du 3 septembre 1887 (3), le sous-secrétaire d'Etat fait remarquer que les tentatives de colonisation libre n'ont pas donné de résultats satisfaisants. « Il ne
« suffit pas, en effet, dit-il, d'accorder des conces-
« sions gratuites de terre aux émigrants qui deman-
« dent à quitter la Métropole parce qu'ils espèrent
« trouver dans nos possessions d'outre-mer une
« existence plus facile. Lorsque ces individus sans
« ressources sont aux prises avec les difficultés que

1. *Notice sur la Transportation pour 1882-1883*, p. 457.

2. *J. O. de la Nouvelle-Calédonie*, 7 janv. 1888.

3. *Notice sur la Transportation pour 1886-1895*, 2^e vol., p. 252.

« présentent toujours les débuts d'une installation
« agricole, ils ne tardent pas à se décourager et,
« après avoir vainement cherché une position, soit
« dans le commerce, soit même dans l'administration
« ils sont obligés de demander leur rapatriement à
« titre d'indigents. » Le sous-secrétaire d'Etat ajoute
qu'en accordant une aide plus efficace aux émi-
grants cultivateurs que la maladie de la vigne ou la
crise agricole ont réduits à la misère, il ne serait pas
impossible d'arriver à de bons résultats. Il propose,
en conséquence, de créer en Nouvelle-Calédonie sur
le domaine de l'Etat actuellement disponible, des
centres agricoles susceptibles de recevoir de 5 à 600
individus et suffisamment étendus pour que l'on
puisse accorder à chaque ménage des concessions de
25 hectares au moins. La main-d'œuvre pénale serait
chargée de défricher les terres et d'exécuter tous les
travaux de première installation.

Un essai dans le sens indiqué a été fait. L'Etat a
acquis, pour y créer un centre de colonisation libre,
6.000 hectares de terre (domaine de la Ouaménie) dont
1/6 de terres arables, 3/6 de pâturages, le reste en
bois où on pourrait cultiver le café, et en marécages ;
le centre était à proximité de Bouloupari, relié à
Nouméa par une route carrossable. 1.000 hectares
furent donnés à la *Société de colonisation* récemment
fondée qui se chargea d'y envoyer 13 familles de
papetiers originaires de la Dordogne, 53 personnes
en tout. Lorsque ces émigrants quittèrent la France,
leur succès parut à tous indubitable et l'on parla

pompeusement du *Réveil de la colonisation française* (1). A leur arrivée en Nouvelle-Calédonie, ils trouvèrent leurs terrains allotis, défrichés, labourés, ensemencés, entourés de palissades, pourvus de routes et de maisons d'habitation : les relégués de la section mobile de la Ouaménie avaient fait le nécessaire. Chaque famille reçut, en outre, des outils, des vivres pendant six mois au moins et deux génisses. On leur donna en commun 300 hectares de pâturages enclos. On leur fit même des avances d'argent. Malheureusement moins d'un an après, les colons quittaient leurs jolies maisonnettes et rentraient un à un à Nouméa.

En 1891, l'administration des colonies envoie par un transport 25 immigrants : un seul d'entre eux va en concession (à Koné) (2). Les autres s'établissent comme menuisiers, bourreliers, commerçants, ou se font engager dans les travaux de la municipalité.

Au recensement de 1891, on a environ 6.441 habitants libres (sans les fonctionnaires et les troupes), soit environ un millier de familles de véritables colons. Aussi M. Jeanneney (3) conclut-il que « la Nouvelle-Calédonie est une colonie sans colons. »

II. *De 1894 à 1907.* — M. le gouverneur Feillet, adopta un nouveau plan de colonisation agricole. En ce qui concerne l'installation des colons, comme les terres les meilleures sont celles des vallées enchevê-

1. *Revue de géographie*. août 1892, p. 118.

2. *J. O.*, 4 février 1891.

3. Jeanneney. *Nouvelle-Calédonie agricole*, p. 186.

trées rayonnant d'une côte à l'autre, et formant des zones de culture juxtaposées transversalement à des zones de hauts massifs miniers, on commencera par l'établissement, au débouché de chaque vallée, d'un fort noyau de population. « De là, on remontera de proche en proche, établissant dans chaque réseau de vallons un certain nombre de colons, de manière à ce qu'une suite ininterrompue de propriétés vienne peupler les belles solitudes, les terres fertiles et les sites enchanteurs du centre de l'île (1). » L'accomplissement de ce programme nécessitait la révision des réserves pénitentiaires et le cantonnement de certaines tribus indigènes. Ces deux opérations permirent de mettre à la disposition de la colonisation libre près de 245.000 hectares de terres cultivables.

D'autre part les décrets des 10 avril et 6 octobre 1897 et l'arrêté local du 22 mars 1898 ont déterminé le régime des concessions de terre à accorder aux colons libres.

Les concessions sont de deux sortes, à titre gratuit ou à titre onéreux.

Les concessions gratuites, dont l'étendue est de 5 hectares de terres à culture et de 5 à 20 hectares de terres à pâturage, soit, au total de 10 à 25 hectares, selon la situation et la nature du terrain, peuvent être accordées à des immigrants venus de France, à des fonctionnaires ou des militaires retraités ou congédiés, à des jeunes gens nés dans le pays, qui justi-

1. *Notice pour l'Exposition de 1900*, p. 6.

fient d'un capital de 5.000 francs (1). Cette somme est considérée par le gouvernement local comme un minimum indispensable pour permettre au colon habitué à la vie de l'ouvrier agricole de s'installer et d'attendre les premiers résultats de ses cultures. Un capital de 10.000 francs est exigé du colon non cultivateur de profession et qui ne pourrait se livrer en personne ou avec l'aide de sa famille au travail de la terre.

Le concessionnaire est tenu de mettre en valeur son terrain et de l'habiter. Le titre de propriété, provisoire au moment de l'installation dans une concession gratuite, devient définitif, soit au bout de cinq ans, si le colon a planté en caféiers ou autres plantes de longue durée, la moitié de la surface susceptible de les recevoir, soit au bout de trois ans, si ces plantations recouvrent les deux tiers de la surface. On a voulu par ces prescriptions « mettre le colon en garde contre le danger de cultures trop généralement répandues autrefois (maïs ou haricots) et qui n'ont jamais permis la création d'une richesse durable. »

L'immigrant qui dispose du minimum du capital exigé peut obtenir dans le centre de colonisation libre où il est établi et touchant celle qui lui a été attribuée à titre gratuit, une concession à titre onéreux,

1. L'expérience avait démontré que lorsqu'on attirait dans la colonie des hommes dénués de ressources, beaucoup d'entre eux ne séjournaient sur leurs concessions que pendant la période des distributions de vivres, et allaient ensuite traîner une vie misérable au chef-lieu en attendant d'obtenir leur rapatriement.

soit par vente directe, soit par location avec promesse de vente. Les prix de vente ou de location sont déterminés par arrêté du Gouverneur pris en Conseil privé (1). Un capital supérieur au minimum exigé peut donner lieu à l'obtention d'un nombre de concessions à titre onéreux proportionnel au montant de ce capital sans que toutefois la surface totale de ces concessions et de celle qui est gratuite puisse dépasser 100 hectares : cette dernière disposition a pour but d'éviter que les terres domaniales soient prises dans un simple but de spéculation.

L'ensemble de ces dispositions et la propagande (2) exercée au nom de la métropole dans la colonie ont attiré plusieurs centaines d'immigrants.

Du 1^{er} janvier 1895 au 30 juin 1903, les arrivées se répartissent de la manière suivante :

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Hommes. . .	42	62	33	14	48	31	38	23	9
Femmes. . .	29	35	16	10	29	14	24	14	6
Enfants. . .	55	44	37	11	74	15	33	31	10
Total. . .	126	141	86	35	151	60	95	68	25

1. Le prix de location est, en principe, l'intérêt à 6 p. 100 du capital représenté par la valeur des terres. Les prix de vente sont, en moyenne, de 100 francs l'hectare pour les terres à café et de 25 francs pour les terres à pâturages.

2. Cette propagande reçut, au début, de précieux encouragements.

De 1894 à 1900, plus de 500 établissements agricoles nouveaux furent fondés. On créa, dans la même période, vingt-deux centres de colonisation, divisés en plus d'un millier de lots et s'étendant sur une superficie de plus de 20.000 hectares.

Que sont devenus les immigrants placés en concession depuis 1895 ?

En 1902 leur situation n'était guère prospère ; seuls les colons établis près des centres miniers arrivaient aisément à vendre leurs produits. Les autres en présence des frais occasionnés par la main-d'œuvre de plus en plus rare et la difficulté des communications, ne pouvaient plus obtenir des rendements suffisamment rémunérateurs. Les prix atteints par la vente du café étaient tombés à 1 fr. 49 et les cultures vivrières étaient les seules à procurer un certain bénéfice. Aussi beaucoup de colons se sont-ils convertis en marchands d'alcool.

D'après les renseignements qui nous ont été communiqués, un *très petit nombre* de colons sont restés sur leurs concessions ; une grande partie ont sollicité et obtenu des emplois dans les administrations locales (Postes, télégraphes, travaux publics, etc.), les autres

ragements de l' « Union coloniale française », dont l'organe, *La Quinzaine coloniale*, fit pendant les premières années de sa publication (1897 et sq.) une véritable campagne en faveur du système de colonisation préconisé par le gouverneur Feillet.

L'Union agricole calédonienne, fondée en 1894, a également prêté son concours.

reignent en France : en 1905 tandis qu'il arrivait dans la colonie 916 hommes, 199 femmes et 182 enfants (Français et étrangers), il en partait : 1.087 hommes, 272 femmes et 286 enfants, soit une différence des départs sur les arrivées de 348 personnes.

On peut dire que l'œuvre de M. Feillet a échoué comme les autres tentatives de colonisation libre agricole antérieure.

A quoi faut-il attribuer cet échec ? M. Feillet reconnaît lui-même que si en fait son programme n'a pas donné tous les résultats désirables, cela tient, en grande partie, à la paresse ou à l'imprévoyance de bon nombre de colons qui se sont montrés par trop « amateurs ».

Le mauvais choix des colons est, en effet, la principale cause de l'insuccès.

L'enquête administrative à laquelle on se livrait avant d'accorder le passage gratuit aux émigrants n'était pas une garantie suffisante de leurs connaissances agronomiques ou de leurs qualités de force et d'endurance. Les Préfets recueillent par l'intermédiaire des maires, des renseignements sur les postulants, mais pourvu que ceux-ci aient pris soin de voter pour ceux-là, ils obtiendront satisfaction.

Il aurait fallu faire instruire les demandes de passage par un délégué du Ministère des Colonies qu'un long séjour à la Nouvelle-Calédonie a mis au courant des conditions économiques du pays. Ce délégué aurait été chargé d'aller voir en personne ceux qui désiraient se rendre dans la colonie. De la sorte on aurait

évité d'envoyer à la Nouvelle-Calédonie de mauvais colons.

Une autre cause de l'échec peut être attribuée aux dispositions qui obligent les colons à des productions particulières. La culture du café et des autres plantes de longue durée peut être un stimulant ou un adjuvant ; mais ce sont toujours les cultures vivrières qui doivent former le fond de la production d'une colonie, d'autant plus que les colons de Nouvelle-Calédonie importent chaque année des vivres frais d'Australie, pour une somme qui atteint en certaines années 2 millions de francs.

Cependant les résultats médiocres obtenus jusqu'à n'étaient pas une raison suffisante pour laisser supprimer le crédit que le Parlement allouait chaque année au Ministère des Colonies pour favoriser l'émigration dans nos possessions d'outre-mer et plus particulièrement à la Nouvelle-Calédonie, notre seule colonie de peuplement. J'usqu'à ces dernières années une somme de 70.000 francs était inscrit au budget colonial à cet effet. Ce crédit a été supprimé en 1908. Nous estimons que cette mesure est de la plus extrême gravité pour l'avenir de la Nouvelle-Calédonie.

Elle suppose chez ceux qui administrent les colonies une certaine indifférence qui, quoique simplement apparente, suffit parfois pour décourager ceux qui aux antipodes travaillent pour la prospérité de la France.

Nous espérons que le Ministre des Colonies demandera le rétablissement du crédit en question à la plus prochaine occasion.

CHAPITRE II

EXPLOITATIONS MINIÈRES

La Nouvelle-Calédonie est, toutes proportions gardées, un des plus riches pays miniers du monde.

L'inventaire de ses richesses minières n'est pas encore complètement dressé malgré les travaux importants qui ont été consacrés à leur étude.

Nous citerons les travaux de MM. GARNIER, *Essai sur la géologie et les ressources minérales de la Nouvelle-Calédonie* (Paris, Dunod, 1867) ; HEURTEAU, ingénieur au Corps national des Mines, *Mémoire remarquable sur la constitution géologique et les richesses minérales de la Nouvelle-Calédonie*, publié dans les *Annales des Mines* (1876) ; PELATAN, brochure : *Les mines de la Nouvelle-Calédonie. Esquisse géologique de la colonie, mines de charbon* publiée en 1892 par le Génie civil (Paris, 6 rue de la Chaussée-d'Antin).

Le plus récent, en même temps que le plus complet est le travail de M. GLASSER, envoyé en mission en Nouvelle-Calédonie par le Ministre des Colonies. Son *Rapport sur les richesses minérales de la Nouvelle-Calé-*

donie a été inséré dans les *Annales des Mines*, 10^e série, IV (1903), p. 299-397 ; V (1903), p. 503 et 623.

Les connaissances actuellement acquises permettent de distinguer trois régions minières qui correspondent à peu près exactement aux trois grandes régions géologiques que révèle l'inspection de la carte (1) 1^o dans les terrains du nord et du centre de l'île (dans les terrains primitifs), on rencontre presque exclusivement les mines d'or, de cuivre et de plomb ; 2^o dans l'immense formation serpentineuse, qui constitue comme l'ossature de l'île et s'étale très largement dans l'est et le sud, on trouve surtout du fer, du chrome, du cobalt et du nickel ; 3^o les terrains sédimentaires présentent des gîtes d'antimoine et de manganèse et des gisements de charbon. Chacune de ces régions a d'ailleurs été successivement découverte et explorée ; l'une après l'autre, elles ont attiré l'attention. Au début, la colonie comptait surtout pour sa fortune sur les mines d'or et de cuivre ; le nickel n'a été connu et exploité que beaucoup plus tard ; enfin le charbon en est toujours à la période d'essais.

I

Or, cuivre, plomb et zinc argentifères.

Or. — Depuis longtemps l'analogie qui existe entre les terrains de la Nouvelle-Calédonie et ceux de l'Aus-

1. Bernard, ouv. cité, p. 343.

tralie avait fait supposer l'existence de mines d'or (1). On crut que ces espérances allaient se réaliser lorsqu'un article du *Moniteur de la Colonie*, en date du 28 juin 1863, annonça la découverte de l'or à Pouébo. La nouvelle fit grand bruit et l'on pensa même, en France, que le peuplement de la Nouvelle-Calédonie était désormais assuré (2). Les études de M. l'ingénieur J. Garnier réduisirent la trouvaille à sa juste valeur : « On s'étonne, dit-il, que la découverte d'une quantité d'or aussi faible que celle des alluvions de la rivière de Pouébo ait pu produire tant d'émoi, en France plus d'un cours d'eau en contient davantage. »

Au mois d'août 1870, l'or fut découvert au lieu dit Manghine, sur la rive gauche du Diahot, à environ 3 kilomètres du village du Caillou, par MM. Victor Hook, Peper, Bailly et Borgnis. Le 14 décembre de la même année un arrêté du Gouverneur accorda à titre de prime aux découvreurs une concession gratuite de 25 hectares. Le 27 juin 1873, le Gouverneur écrivait au Ministre : « Plusieurs gisements ont été « trouvés, mais un seul est exploité par la Compagnie « Hook Pilier, à laquelle a été donné, en prime, pour « la première découverte d'un point aurifère, une « licence de 25 hectares. Cet avantage excessif devait « lui faire trouver aisément des avances de fonds et

1. Voir Braine, *Nouvelle-Calédonie*, p. 219. *Documents sur la Nouvelle-Calédonie*, rapport Du Bouzet du 15 avril 1855.

2. Duval, *Les colonies et la politique Coloniale de la France* (Paris, 1864), p. 380.

« elle a pu monter une machine à laver du prix de
« 150.000 francs, établir 800 mètres de chemin de fer
« pour y ramener le minerai et creuser des galeries.
« L'extraction a donné déjà 300.000 francs d'or qui
« couvrent les frais de premier établissement et d'ou-
« tillage. Une trentaine de mineurs vont être occupés
« et le filon que l'on suit paraît riche. »

De 1870 à 1873 l'exploitation de la mine « Fern Hill » donna d'assez bons résultats. L'usine construite sur les bords du Diahot pour le broyage du minerai et l'extraction de l'or par amalgamation avait traité à la fin de 1873, 1.200 tonnes de quartz aurifère ayant donné 4663 onces d'or représentant une valeur de 443.896 fr. (soit 370 francs en chiffres ronds, par tonne). Au commencement de 1874, la mine ne donnant plus que des pyrites pauvres, l'exploitation fut arrêtée provisoirement ; reprise en 1876, elle fut de nouveau abandonnée en 1878. Pendant ces trois dernières années elle fournit encore 84 k. 373 d'or. Depuis l'origine l'exploitation a produit 212 k. 949 représentant une valeur de près de 700.000 francs.

En 1882 les travaux furent repris et amenèrent la découverte de gisements assez considérables de pyrites aurifères. En 1884, alors qu'on avait remis l'ancienne mine en état, tout en continuant les recherches, les travaux furent abandonnés pour des raisons d'ordre financier. En 1897, une Compagnie anglaise, la *Fern Hill Goldmine Society* tenta de nouveau l'exploitation ; à son tour, elle tomba en déconfiture avant d'avoir fait aucun travail sérieux.

En dehors de la mine *Fern Hill*, il a été fait de nombreuses découvertes d'or dans le nord de l'île. Presque partout l'or a été trouvé dans l'alluvion, sauf sur les mines *Recherche* à Galarino, *Joséphine* ou *Ophir* sur la rive droite du Diahot entre Ouégoa et Pam et la mine *Rose* près d'Amoss, où l'or a été trouvé dans des filons quartzeux ferrugineux encaissés dans les micaschistes. La mine *Recherche* à Galarino, près d'Oubatche, a été pendant quelques mois en 1877 l'objet d'un commencement d'exploitation qui a produit environ 8.000 francs d'or. Par suite du manque de capitaux aucune de ces trois mines n'a encore pu être mise en état d'exploitation, bien que les filons aurifères qui y ont été découverts présentent une richesse bien supérieure à la plupart de ceux actuellement exploités en Australie.

L'*Union agricole calédonienne* a fait des recherches. Ses découvertes classent parmi les terrains aurifères la partie des micaschistes qui part de Ouégoa pour aller jusqu'à Pondelai et qui s'étend de la rive droite du Diahot à la mer (1).

La présence de l'or a été également signalée entre la mission de Balade et Pouébo ; à Chamboenne entre Pouébo et Oubatche ; dans la chaîne de l'Ignambi ; à Wagap, à Canala, à Coindé, à Pouembout, à Nakéty et dans le lit de plusieurs rivières.

L'or existe donc en Nouvelle-Calédonie sur une grande étendue. Pour en déterminer la quantité même

1. *Notice pour l'Exposition de 1900*, p. 195.

approximative, il faudrait des recherches méthodiques qui n'ont jamais été faites et qu'il serait grand temps de commencer (1).

Une société locale vient de se constituer pour la recherche de l'or dans le lit de la rivière Diahot et de ses affluents (2).

Cuivre. — L'exploitation de l'or commencée en 1870 à Manghine avait déjà attiré un assez grand nombre de mineurs. En explorant les montagnes situées sur la rive droite du fleuve, un groupe de prospecteurs rencontra à la fin de 1872 de riches affleurements de cuivre dans le lit de la rivière Ouégoa, à peu de distance du village de ce nom. Immédiatement une demande en concession de 50 hectares fut faite sur ce point sous le nom de mine *La Balade*. Elle fut aussitôt suivie de plusieurs demandes analogues portant sur des terrains voisins sur lesquels d'autres affleurements cuivreux furent découverts quelque temps après. Au mois de décembre 1873 on comptait 18 sociétés aux environs d'Ouégoa.

La compagnie *La Balade* commença seule une exploitation sérieuse. En 1878 et 1879 plus de quatre cents ouvriers étaient employés aux travaux. D'Ouégoa au Caillou le minerai était transporté au moyen d'un tramway, du Caillou à Pam, le port de l'embouchure

1. Glasser, rapport cité (*Annales des Mines*, 10^e série, V, p. 512).

2. *Compte-rendu des travaux de la Chambre de commerce de Nouméa*, p. 335.

du Diahot, il était descendu dans des chalands au moyen d'un remorqueur à vapeur ; enfin il était embarqué à bord de voiliers qui le transportaient à Newcastle (Australie) où la fusion était faite. Une mauvaise administration, la baisse du cuivre, des difficultés d'exploitation, amenèrent en 1884 l'abandon de la mine d'où il avait été extrait depuis l'origine près de 39.000 tonnes de cuivre d'une teneur variant de 16 à 18 o/o.

Le cuivre a été exploité sur d'autres points. La mine *Murat* à 1 kilomètre environ de la mine *Balade* et au N.-N.-E. de cette dernière, après avoir donné en 1884, 1.400 tonnes de minerai, s'est arrêtée en même temps que la mine *Balade*, pour des raisons purement financières. La mine *Ao*, découverte en 1887, dans le bassin de la Néhoué, possède un filon d'une grande richesse : son exploitation n'a pas été poursuivie.

Les seules mines de cuivre qui n'ont jamais été complètement abandonnées, sont celles de *Nemou* et de *Pilou*. Elles ont été découvertes en 1884, à 10 kilomètres de Pam, dans la région d'Arama près du village indigène de Balagnet, situé au N. O. de l'embouchure du Diahot, rive gauche, sur un des contreforts se rattachant à la chaîne de montagnes qui sépare le bassin de Néhoué de ceux du Diahot et d'Arama. Les travaux de recherches et de mine en exploitations commencés le 15 février 1886, avec un personnel de 100 condamnés et de 20 mineurs français et anglais ont permis d'extraire jusqu'au 1^{er} janvier 1890, une quantité de minerai s'élevant à environ 22.500 tonnes

d'une teneur moyenne de 10 o/o ; 2.323 tonnes d'une teneur moyenne de 20 o/o ont été exportées en Australie et en Angleterre. Le cuivre obtenu après fusion a été classé sur le marché dans les premières marques et a donné à l'analyse les résultats suivants :

Cuivre	99 k. 850
Argent.	0 k. 142
Fer	0 k. 030
Plomb	0 k. 007

soit une teneur de 1.420 grammes d'argent à la tonne de cuivre.

Indépendamment des 2.323 tonnes de cuivre exportées de 1886 à fin 1889, il a été également exporté, pendant la même période, 188 tonnes de mattes cuivreuses d'une teneur moyenne de 50 o/o ; ces mattes ont été obtenues dans deux fours à réverbère construits sur la mine à la fin de 1887.

En 1900, la mine *Pilou* traçait un huitième niveau à 240 mètres de profondeur et le filon ne faisait que s'épanouir. Avant l'installation de son enrichisseur mécanique, tous les minerais de 4, 5 et 6 o/o étaient mis de côté ; à la fin de 1899, cette mine avait un stock d'environ 40.000 tonnes de minerais soi-disant pauvres. Tous ces minerais ont passé depuis à l'enrichisseur mécanique qui peut en traiter 250 tonnes en 24 heures.

Les mines de cuivre sont restées inexploitées en 1906 sauf sur quelques périmètres où des travaux de recherche ont été entrepris.

A la mine *Pilou*, on procède toujours à l'entretien des puits et de quelques galeries ainsi qu'à l'épuisement des eaux. Une société a été constituée sur des bases sérieuses en vue de l'exploitation de la mine. L'arrivée récente d'un directeur et d'un ingénieur permet d'espérer que la question de la reprise des travaux recevra prochainement une solution (1).

En résumé, il existe en Nouvelle-Calédonie des gisements cuprifères très abondants et très riches et leur exploitation pourrait apporter à la prospérité de la colonie un appoint important (2).

Plomb, zinc argentifère. — A côté des minerais de cuivre de la région nord, on rencontre également des minerais de plomb et de zinc argentifères.

C'est au commencement de novembre 1884 que le plomb argentifère a été rencontré pour la première fois en Nouvelle-Calédonie, sur la rive gauche du Diabot, au pied de la chaîne de montagnes séparant le bassin de Néhoué sur la côte ouest, de celui du Diahot.

La mine *Mérétrice* sur laquelle se trouve les affleurements est située à environ 12 kilomètres d'Ouégoa. Les travaux de recherches exécutés au 1^{er} janvier 1890 ont permis de mettre en dépôt sur le carreau de la mine environ 2.500 tonnes de minerais, d'une teneur variant de 25 à 30 0/0 de plomb et de 500 grammes à 1 kilogramme d'argent à la tonne de minerai. Faute de capitaux, ces travaux ont dû être abandonnés.

1. *Compte rendu des travaux de la Chambre de commerce de Nouméa* (Nouméa, 1908, p. 335.

2. Glasser, rapport cité, V, p. 512.

II

Nickel, Chrome, Cobalt, Fer.

Nickel. — Le minerai de nickel a été signalé pour la première fois en 1867, par M. J. Garnier, chargé par le Ministre de la Marine d'une mission scientifique à la Nouvelle-Calédonie. En 1874, des colons établis aux environs du Mont d'Or, découvrirent un gisement bien défini. La même année, M. Higginson prit cette affaire en main et forma la *Société du Mont d'Or*. L'exploitation commença en 1875; bientôt de nouvelles découvertes furent faites sur un grand nombre de points, dans la vallée de la Dumbéa, et surtout sur les territoires de Houaïlou (mine *Bel Air*), de Canala (mine de la *Boa-Kaine*), de Thio (*Belvédère*, *Moulinet*, *Sans Culottes*, *Santa Maria*). M. Higginson se rendit acquéreur de *Bel Air*, M. Hanckar des autres. M. Garnier venait de faire breveter un procédé de traitement métallurgique pour le minerai calédonien. M. Higginson se mit en rapport avec lui. Un haut fourneau à nickel fut monté à la Pointe Chaleix. Des fontes et des minerais de nickel figurèrent à l'Exposition de 1878, et obtinrent un véritable succès. En 1880, MM. Higginson, J. Garnier et Henri Marbeau aîné, fondèrent la Société *Le Nickel*, cette société a augmenté ensuite considérablement son capital. Elle a actuellement son siège, 13 rue La Fayette, à Paris.

On connaît les mains puissantes auxquelles elle a passé. Pendant les années 1881-1884, la Calédonie connut une ère de prospérité réelle et de travail. La Société *Le Nickel* était alors propriétaire ou concessionnaire d'une étendue de mines couvrant une superficie de 4.000 hectares, répartis dans les trois grands districts miniers de Canala, Houaïlou et Thio. Les mines de nickel fonctionnaient régulièrement et les hauts fourneaux ne chômaient que le temps strictement nécessaire aux réparations. La consommation ne répondant pas à la production qui était montée de 2.528 tonnes en 1882, à 10.888 tonnes en 1884, il y eut bientôt pléthore. En 1885, les fourneaux de la Pointe-Chaleix furent arrêtés et la production des mines réduites. Jusqu'en 1887, en écoula les produits anciens et l'on se contenta d'entretenir les installations. On s'occupa également de chercher du nickel. C'est alors que furent découverts : le groupe très important et très riche de la Tontouta qui devait amener plus tard les recherches et la découverte de celui de la Ouenghi (côte ouest) ; une quantité considérable de mines autour de celles de la Société *Le Nickel* dans le grand massif du Sud et dans celui de Canala-Kouaoua. Les massifs de Koniambo et de Muéo étaient également mis à jour. En un mot, la présence du nickel s'affirmait de plus en plus sur la côte ouest, alors que jusque-là on était persuadé que la côte est seule était exploitable.

En 1887, la Société *Le Nickel* donna une vigoureuse impulsion à ses exploitations et construisit au

Havre une Usine d’Affinage dont la dépense excéda un million. Le matériel de l’usine de la Pointe Chaleix fut transporté à Ouroué près de Thio, et l’on commença immédiatement la construction de cinq fourneaux destinés à faire subir une première préparation au minéral. En 1889, il a été exporté de l’usine d’Ouroué, 228,150 kg. de mattes de nickel d’une teneur moyenne de 50 o/o.

Depuis l’origine (1875) au 1^{er} janvier 1890 il a été exporté ou livré dans la colonie, un chiffre total de 82.763 tonnes de minéral ayant une teneur variant de 6 à 12 o/o (la Société *Le Nickel* y a contribué pour plus de 70.000 tonnes).

En 1890, la consommation du nickel parut tout à coup devoir prendre une grande extension. La Société *Le Nickel* résolut de drainer tous les produits. Elle passa avec tous les mineurs qui le désiraient des contrats de minerais à livrer, à des conditions relativement avantageuses pour les producteurs. La production qui avait été de 19.741 tonnes en 1889, s’éleva à 83.114 tonnes en 1892.

Mais, en 1893, une concurrence, venue d’Amérique, amena un abaissement rapide et incessant des prix. De janvier 1893 à septembre 1895, leur chute a été de plus de 50 o/o. La colonie continua néanmoins à produire sans se préoccuper des besoins de la consommation ; il en résulta une crise terrible qui amena l’arrêt de presque toutes les exploitations de nickel de la Nouvelle-Calédonie et de l’Amérique pendant le cours de l’année 1895.

Le mouvement a repris en 1898 et jusqu'à la fin de 1902 la progression n'a pas cessé de s'accroître. Il a été extrait des mines de nickel, en 1902, plus de 147.000 tonnes de minerai.

Au commencement de 1903, il s'est produit une autre crise d'une réelle gravité et l'on peut dire qu'elle dure encore.

La Société *Le Nickel* qui occupait en 1902 près de 1.800 ouvriers, réduisit successivement l'effectif de ses travailleurs et en juillet 1903, elle n'en occupait plus que 800 environ : elle n'exploitait que deux mines sur six qu'elle avait en activité huit mois avant : la mine de *Néa* à Kouaoua et la mine de *Bornet* à Thio. De leur côté, la *Nickel Corporation limited* et la *Société minière calédonienne* renvoyèrent environ 150 ouvriers dalmates. Enfin l'activité se ralentit dans la plupart des autres exploitations de nickel, toutes beaucoup moins importantes que les trois précédentes, existant dans la colonie. La production tomba à 82.188 tonnes en 1903, à 81.879 en 1904.

Cette crise a paru comme n'étant que la conséquence de celle qui, depuis 1901, frappait l'industrie sidérurgique en Europe et en Amérique.

La *Société minière calédonienne* et la *Nickel corporation limited* propriétaire des mines de Népoui sont, en effet, entrées dans l'*International nickel company* dont le siège social est à New-York. Or, cette compagnie possède et exploite au Canada, de très importantes mines de nickel. D'année en année, le Canada voit

sa production en nickel s'accroître avec rapidité (1).

Il est certain que l'*International nickel company* avait intérêt à faire porter la réduction de son extraction sur les minerais de Nouvelle-Calédonie. Ceux-ci n'étaient plus, dans ces conditions, considérés par les détenteurs des mines que comme un appoint de la production canadienne.

Il y avait lieu de remédier à cette situation qui était très fâcheuse pour la prospérité de la colonie. Aussi, le décret du 10 mars 1906, portant modification à la réglementation minière de la Nouvelle-Calédonie, a-t-il décidé dans son article 9 que les *sociétés formées en vue de l'exploration, la recherche et l'exploitation des mines ou placers doivent être constituées conformé-*

1. Le tableau suivant fait connaître la production du nickel métal en tonnes du Canada et de la Nouvelle-Calédonie.

Années	Nouvelle-Calédonie	Canada	Production mondiale	Années	Nouvelle-Calédonie	Canada	Production mondiale
1891 .	2.449	2.099	4.706	1897 . .	2.858	1.813	4.686
1892 .	2.800	1.889	4.822	1898 .	3.608	2.503	6.116
1893 .	2.800	1.811	4.713	1899 . .	3.843	2.605	6.506
1894 .	2.422	2.226	4.755	1900 . .	4.676	3.212	7.892
1895 .	2.548	1.764	4.334	1901 . .	6.202	4.032	10.401
1896 .	2.972	1.541	4.537				

Ces chiffres sont fournis par Glasser, rapport cité (*Annales des Mines*, 1903, IV, p. 510).

ment aux lois françaises et avoir leur siège, soit en France, soit dans les colonies françaises.

Le minerai calédonien a produit une véritable révolution dans l'industrie du nickel, non seulement par son abondance, mais par sa nature, sa richesse, et le perfectionnement du traitement métallurgique. C'est un silicate de nickel, tandis que les minerais exploités auparavant étaient des arséniures ou des pyrites de fer magnétique ; il contient de 6 à 10 pour 100 de nickel, tandis que les minerais précédemment connus n'en contenaient pas plus de 2 à 4 o/o. La consommation du nickel affiné qui n'était encore que de 400 tonnes environ vers 1878 pour le monde entier s'élevait à 3.000 tonnes en 1887 et la Nouvelle-Calédonie était presque le facteur unique de cette production, puisqu'elle donnait environ 2.600 tonnes.

Malgré la concurrence que font, depuis 1893, les mines du Canada aux mines de la Nouvelle-Calédonie, on peut espérer qu'en raison de l'extension des applications du nickel et de la rareté de ce métal, la production de notre colonie pourra se développer dans de grandes proportions. Sans parler de la monnaie de nickel, tout l'armement se fait à l'acier au nickel : canons, cuirasses, armes de toutes sortes. Les chemins de fer commencent à employer l'acier au nickel dans toutes leurs parties : rails, roues, tôles de chaudière, etc. En Amérique une seule grande usine de bicyclette utilise jusqu'à 400 tonnes de nickel pour la préparation de ses aciers. Le nickel est appelé à rem-

placer le cuivre presque universellement et le fer partiellement.

La question de la création à la Nouvelle-Calédonie de hauts fourneaux traitant les minerais sur place et réduisant par suite le prix de revient du métal est depuis longtemps à l'étude. Il est à souhaiter qu'une solution favorable intervienne le plus tôt possible et permette de hâter la réalisation des projets que quelques industriels paraissent décidés à faire aboutir en ce moment (1).

Nous donnons ci-après le tableau de l'exploitation du nickel de 1900 à 1906.

Il résulte de ce relevé que 34 mines, d'une superficie de 12.224 hectares, étaient seules exploitées en 1906. Or, le nombre des concessions instituées à cette date s'élevait à 784, et leur superficie totale était de 169.498 hectares. Ces chiffres permettent de se faire une idée de ce que serait la production si toutes les mines instituées étaient exploitées.

Dans le rapport au Président de la République, qui précède le décret du 10 mars 1906, le Ministre s'exprime ainsi : « Les principes dont mon Département s'est inspiré à cet effet consistent... enfin à *obliger, par des mesures appropriées, les concessionnaires et exploreurs à mettre en valeur les richesses minérales qui leur sont octroyées.* » L'article 35 du règlement décide qu'il sera perçu une redevance supplémentaire égale

1. *Compte rendu des travaux de la Chambre de Nouméa*, p. 332.

Exploitation du nickel de 1900 à 1906.

Années	Nombre de concessions en activité	Superficie des concessions en activité	Minerai extrait		Minerai exporté		Nombre d'ouvriers employés
			Poids	Valeur	Poids	Valeur	
		hectares	kilogr.	francs	kilogr.	francs	
1900	29	10,008	430,465,000	4,535,025	100,318,686	3,511,454	2,410
1901	11	9,186	133,677,333	•	132,814,356	7,435,250	2,825
1902	27	12,883	417,302,140	4,425,000	129,653,091	3,900,900	2,710
1903	20	11,269	82,188,000	2,500,000	77,360,000	2,340,000	1,576
1904	22	6,548	81,879,404	1,842,300	98,655,104	2,760,000	»
1905	37	10,860	411,790,000	2,235,880	425,289,000	3,445,418	1,649
1906	34	12,224	418,890,429	2,615,589	430,688,940	3,855,324	1,573

au double de la redevance déjà imposée pour toute concession qui, après l'expiration d'un délai de cinq ans, à dater de son institution, sera inexploitée ou insuffisamment exploitée. *Sera considérée comme insuffisamment exploitée toute concession sur laquelle il sera employé en travaux moins d'une journée d'ouvrier par hectare et par an.* Toutefois, si plusieurs concessions de même nature, contiguës ou non se trouvent réunies entre les mains d'un seul propriétaire, individu ou société, et que quelques-unes seulement des mines ou même une seule soit exploitée de telle sorte qu'il ait été employé un minimum de journées d'ouvrier égal au minimum exigible pour l'ensemble des concessions, toutes les mines du groupe seront réputées en exploitation. L'article 36 prévoit la déchéance pour le concessionnaire qui n'aura pas acquitté la redevance.

L'article 37 dispose qu'après une mise en demeure d'exploiter non suivie d'effet, la déchéance pourra être prononcée contre tout concessionnaire dont la concession sera inexploitée après l'expiration d'un délai de dix ans à dater de son institution.

Pour éviter la taxe supplémentaire et la déchéance il suffira d'affecter aux 169.498 hectares de mines de nickel concédés, un nombre égal de journées de travail, ce qui à raison de 300 jours par an, exigera l'emploi de 565 ouvriers environ. Or, en 1906, il a été affecté aux mines de nickel 1.573 ouvriers.

Les dispositions du décret de 1906 ne paraissent donc pas devoir atteindre le but qu'on s'est proposé.

Sans doute, il convient de ménager les industriels qui ont transporté leurs capitaux à la Nouvelle-Calédonie. Mais cette bienveillance ne doit pas être poussée à l'extrême. Il importe dans l'intérêt de la colonie et de la consommation générale, que ceux qui ont accaparé les mines, peut-être les plus riches, ne les laissent pas inexploitées.

Nous estimons qu'on pourrait modifier le règlement précité de façon à forcer un peu plus la main aux détenteurs des mines qui ne sont pas mises en valeur.

Chrome. — Le minerai de chrome est répandu en abondance dans toute la formation serpentineuse de la Nouvelle-Calédonie et les minerais de fer associés aux serpentines en contiennent une notable proportion (de 2 à 5 o/o). La première demande en concession pour exploiter le fer chromé fut adressée en octobre 1875. Mais depuis 1875 plusieurs découvertes importantes ont été faites, notamment dans les régions du Mont d'Or, du Plum, de la baie des Pirogues, du canal Woodin, de la baie du Sud, du Port Bouquet, de Nakety, de la baie Laugier, de Nehoué, de la baie Oland.

Au 1^{er} janvier 1907, le nombre des mines de fer chromé instituées était de 125, représentant une superficie totale de 12.400 hectares ; à la même date le nombre de celles demandées en concession s'élevait à 39 représentant une superficie totale de 4.024 hectares. Six mines de fer chromé représentant une surface de 921 hectares étaient en activité, savoir : *Tiebaghi* à Nehoué, *Lucky-hit* à Plum, *Morrachimi* à la baie

Oland, Hébert à Prony, *Nouvel-Espoir* à Ouïumé, *Consolation* à la baie des Pirogues.

A la mine *Teibaghi* la société *Le Chrome* fait actuellement procéder à des travaux de recherche en vue de la reconnaissance du gisement et de son exploitation ultérieure. A cet effet des mesures sont prises pour procéder à l'installation d'un transbordeur aérien qui aura une longueur de 5 kilomètres environ et qui conduira les minerais à Pagoumène où un warf est en cours de construction. Les travaux de recherche et d'installation occupent une moyenne de 56 ouvriers.

Depuis l'origine de l'exploitation des mines de chrome (1880) jusqu'au 1^{er} janvier 1890, il a été exporté un chiffre total de 19.342 tonnes de ce minerai d'une teneur variant de 48 à 52 o/o. L'exportation a atteint les chiffres suivants depuis 1891 : 512 tonnes en 1892, 242 en 1893, 1.042 en 1894, 8.014 en 1895, 9.054 en 1896, 17.712 en 1897, 7.712 en 1898, 12.635 en 1899.

Le tableau page suivante donne les résultats de l'exploitation des mines de chrome de 1900 à 1906 inclusivement.

Les seuls exportateurs de minerais de chrome sont la société française *Le Chrome*, siège social, 26, rue d'Athènes à Paris, et la société anglaise *Birsch and Co*. Le minerai est principalement dirigé sur l'Amérique du Nord. On attribue au fer chromé une valeur nominale de 50 francs la tonne.

La Russie et la Turquie font concurrence pour le

Exploitation du chrome de 1900 à 1906.

Années	Nombre de concessions en activité	Superficie des concessions en activité hectares	Minerai extrait		Minerai exporté		Nombre d'ouvriers employés
			Poids kilogr.	Valeur francs	Poids kilogr.	Valeur francs	
1900	20	2.135	12.996.947	727.847	40.474.377	586.565	257
1901	10	1.632	17.649.421	»	17.451.192	946.212	245
1902	14	4.216	17.502.800	910.000	40.284.000	534.600	245
1903	12	1.086	34.404.000	4.800.000	21.437.000	1.200.000	665
1904	5	670	47.247.000	2.008.000	42.437.000	4.109.875	»
1905	5	896	76.933.000	3.846.650	51.374.000	3.082.446	554
1906	6	921	84.244.879	3.917.210	53.367.517	3.700.205	637

chrome à notre colonie du Pacifique. Néanmoins l'exploitation de ce minerai ne peut que se développer dans l'avenir, car son importance va croissant tous les jours : actuellement on emploie ce minerai, comme matière réfractaire, dans la construction des fourneaux destinés à la déphosphoration des fontes pour leur transformation en acier. Les outils dans lesquels on fait entrer 2 ou 3 pour 100 de chrome sont d'une dureté naturelle extraordinaire ; il en est de même des rails de chemins de fer et des blindages employés à bord des navires de guerre. Le chrome est surtout employé à la fabrication du bichromate de potasse.

Le cobalt. — De même que le minerai de chrome et dans de plus vastes proportions encore, le minerai de cobalt est répandu à peu près sur toute la surface de la région serpentineuse. La matière brute est un oxyde de cobalt et de manganèse.

Les premières exploitations portèrent sur des gîtes situés en plein dans les massifs serpentineux, tels ceux du Mont d'Or et de Port-Boisé, ceux de Port-Bouquet, de Canala, d'Unia : les teneurs moyennes obtenues sur ces divers points ne dépassaient pas 3,50 à 4,50 de protoxyde de cobalt. Aujourd'hui ces teneurs ont augmenté beaucoup : les gisements de Monéo, de Koumac, Pouembout, Népoui fournissent des minerais allant à 6 et 7 de cobalt métallique. La région comprise entre Népoui et Pouembout est particulièrement riche en cobalt.

Au 1^{er} janvier 1907, le nombre des mines de cobalt instituées était de 216 représentant une superficie de

20.552 hectares. A la même date, le nombre de celles demandées en concession s'élevait à 54, représentant une superficie de 3.929 hectares. 39 mines représentant une superficie de 7.029 hectares, étaient exploitées.

Autrefois, le minerai de cobalt était tiré à grande peine de certaines mines de Saxe ou de Norvège qui ne contiennent que de 1 à 2 o/o de cobalt. L'oxyde de cobalt se vendait de 60 à 70 francs le kilog. La valeur, actuelle à Nouméa du minerai de cobalt d'une teneur de 4 o/o peut être estimée à 100 francs la tonne.

Ainsi qu'il résulte des chiffres suivants exprimés en tonnes, la Nouvelle-Calédonie détient à peu près aujourd'hui le monopole du cobalt :

	1896	1897	1898	1899	1900
Nouvelle-Calédonie (exportation)	4.823	4 757	2.373	3.294	2.438
Production mondiale du cobalt	5.051	4.921	2.565	3.559	2.614

Le tableau ci-après fait connaître les résultats de l'exploitation des mines de cobalt de 1900 à 1906.

En 1906, il n'a été exporté que 2.487 tonnes de minerai de cobalt (soit une diminution de 5.433 tonnes sur l'exportation de 1905). Cette donnée comparée aux chiffres des années précédentes pourrait donner lieu à des appréciations défavorables si l'on ne constatait qu'elle répond aux véritables besoins du marché faussé, pendant ces dernières années à la suite de circonstances exceptionnelles. Les hauts cours pratiqués en 1902 sous l'empire de spéculations toutes locales ont déterminé une extraction bien supérieure

Exploitation du cobalt de 1900 à 1906.

Années	Nombre de concessions en activité	Superficie des concessions en activité	Minerai extrait		Minerai exporté		Nombre d'ouvriers employés
			Poids	Valeur	Poids	Valeur	
		hectares	kilogr.	francs	kilogr.	francs	
1900	24	3.257	937.395	418.056	2.437.691	316.899	75
1901	47	6.821	3.449.984	"	3.123.150	417.430	423
1902	134	22.534	40.489.146	3.000.000	7.512.220	2.250.000	1.350
1903	204	34.616	40.767.469	2.160.000	8.292.088	4.660.000	2.069
1904	411	45.137	9.001.016	4.260.000	8.964.483	4.344.627	"
1905	86	41.778	6.082.229	912.184	7.919.608	4.267.137	625
1906	59	42.515	2.628.445	367.982	2.487.065	394.267	263

aux besoins des industries qui utilisent le cobalt. Il y a lieu d'admettre que durant quelques années l'exportation du cobalt doit se stabiliser aux environs de 3.000 à 4.000 tonnes.

Fer. — Le minerai qui est le plus abondant en Nouvelle-Calédonie est le minerai de fer. Il accompagne le nickel, le chrome et le cobalt et il se trouve dans des conditions géologiques analogues, avec cette différence qu'il est en masse plus considérable. D'après le témoignage de M. l'Ingénieur Garnier qui a eu l'occasion de visiter les plus beaux gisements de fer de l'Europe, nulle part on ne rencontre une aussi grande abondance de minerai de fer qu'à la Nouvelle-Calédonie. Là, le minerai n'est pas en filons ou en couches, il est en amas considérables, il est le relief même du sol ; dans les ports, c'est lui parfois qui forme le fond, le rivage et les parois du port lui-même. Ailleurs, il est à l'état de plateaux d'une surface souvent extrêmement grande, où nulle végétation n'apparaît et où le soleil brûlant chauffe tellement les blocs que les indigènes qui vont pieds nus ont peine à marcher.

En un grand nombre de points, on rencontre de puissants amas de minerai de fer hydroxydés chromifères, donnant à l'analyse environ 70 o/o de peroxyde de fer et contenant de 2 à 5 o/o d'oxyde de chrome ; on les trouve, notamment, au pied des massifs serpentineux de la côte nord-ouest, sur toute la côte sud-ouest, sud et sud-est et en particulier dans toute la région comprise entre la baie du sud et Yaté, où des millions de

tonnes gisent à la surface. Il serait possible d'exploiter en Nouvelle-Calédonie à proximité de la mer et à peu de frais, des quantités énormes de ce minéral de fer.

III

Charbon. Antimoine. Autres minerais.

Charbon. — On remarque les terrains carbonifères sur une assez grande étendue de la côte ouest de la Nouvelle-Calédonie. Ils occupent une zone étroite, comprise entre la formation serpentineuse et les roches éruptives métamorphiques qui bordent la mer.

Cette formation s'appuie sur les mélaphyres et les schistes feldspathiques métamorphisés ; vers l'est, elle vient buter contre les premiers massifs serpentineux ; au sud, la bande devient très étroite et se perd au pied du massif du Mont-d'Or.

Au nord, sur le territoire d'Ourail, la chaîne serpentineuse s'éloigne de la mer, les terrains carbonifères sont, par suite, moins resserrés, et le bassin houiller a, dans cette région, une étendue plus considérable.

Des affleurements de couches charbonneuses sont apparents au pied du Mont-d'Or, sur le littoral de la baie de Boulari ; dans la plaine de Saint-Louis et jusqu'aux environs de Nouméa, au lieu dit « Portes de fer » ; il en existe aussi à Koutio-Kouéta, à la Dum-

béa, à Païta, à Saint-Vincent, à la Foa, à Moïndou, au cap Goulvain, à Koné et à Voh, c'est-à-dire sur presque toute la côte ouest.

Il a été fait, sur la plupart de ces points, fort peu de travaux ; on s'est, dans la plupart des cas, borné à gratter les affleurements. Cependant, il a été fait des tentatives d'exploitation.

En 1852, l'avis de l'Etat le *Prony* avait pris à son bord du charbon provenant de l'îlot N'dé, situé au sud du Mont-d'Or, et en avait obtenu d'assez bons résultats. En 1858, une concession de 500 hectares avait été accordée à M. Darnaud, pour exploiter les mines du Mont-d'Or, mais les recherches, ayant donné des résultats peu satisfaisants, furent abandonnées et la concession retirée à M. Darnaud.

M. Garnier, ingénieur civil des Mines, qui séjourna dans la colonie de 1863 à 1866, s'occupa également de la houille et fit faire quelques recherches, notamment à Koé, dont le résultat a été consigné dans les *Annales des Mines* en 1867. M. Garnier était persuadé qu'on ne rencontrerait pas de houille exploitable dans la colonie.

En 1873, des découvertes importantes ayant été faites dans la région de Moïndou-Ourail, M. Heurteau, ingénieur au Corps National des Mines, en mission en Nouvelle-Calédonie, entreprit des recherches qui permirent de reconnaître, en un grand nombre de points de cette région, les affleurements d'une formation carbonifère très étendue, notamment sur les deux rives de la rivière de Moïndou, où l'on a constaté l'existence de

couches régulièrement formées et ayant des épaisseurs qui atteignent jusqu'à 5 et 6 mètres.

Le rapport de M. Heurteau, publié en 1876, dans les *Annales des Mines*, contient le détail des travaux exécutés dans les régions de Moindou et de Moméa. D'après M. Heurteau, la Nouvelle-Calédonie renferme des gisements de charbon très étendus, mais les recherches faites jusque-là sont incomplètes et insuffisantes et l'on doit se borner à considérer ces gisements comme une réserve pour l'avenir.

Le 14 octobre 1884, une commission spéciale fut instituée, en Nouvelle-Calédonie, pour étudier les gisements houillers, signalés sur plusieurs points de la colonie et formuler un avis sur leur valeur.

En 1885, le Département ordonna de mettre à la disposition de la commission une équipe de condamnés, munis de l'outillage nécessaire; ces condamnés devaient être choisis, autant que possible, parmi ceux qui avaient travaillé au mines de la Balade.

En 1887, le sous-secrétaire d'Etat autorisa l'achat au compte du Budget sur ressources spéciales d'un matériel de sondage pour les recherches de gisements houillers en Nouvelle-Calédonie.

La même année, le Ministre de la Marine et des Colonies chargea M. Porte (1), pharmacien principal de la Marine, d'étudier les gisements houillers de la Nouvelle-Calédonie

1. Un résumé du rapport, adressé par M. Porte au Ministre, a été inséré au *Journal officiel de la Rép.* du 9 septembre 1889.

Le concours de toutes ces bonnes volontés amena des résultats plutôt scientifiques qu'industriels. On dressa une carte géologique approximative des bassins de Nouméa et Moindou et l'on découvrit les bassins de Muéo, Koné-Voh. M. L. Pelatan (1), auteur de ce travail, a constaté que les diverses régions houillères occupaient dans l'île une superficie de 120.000 hectares. Le bassin houiller de Nouméa occupe à lui seul 25.000 hectares et celui de la Moindou 40.000 hectares. L'importance de la formation houillère était démontrée, mais aucune donnée industrielle suffisante ne résultait encore des travaux faits.

En 1898-1899 un faisceau de couches très important fut découvert dans le bassin de la rivière Nondoué près la Dumbéa. M. Pardon, gouverneur, mit à la disposition des inventeurs de la nouvelle mine (*Conseil de guerre*) un petit contingent de condamnés pour entreprendre quelques travaux de recherches.

En peu de temps, de nombreux prospectus furent faits sur la concession et mirent à découvert un grand nombre d'affleurements houillers.

Les recherches ont porté sur les deux branches de la rivière ; sur celle qui coule du nord au sud et où le charbon a été trouvé en premier lieu, on a mis à découvert cinq couches importantes, mais dont les allures paraissent très tourmentées ; sur la branche qui coule de l'ouest à l'est, on a mis à jour dix-sept

1. Pelatan. *Les mines de la Nouvelle-Calédonie*, p. 57 à 84.

couches, dont la puissance totale en charbon pur est de 20 m. 50. Une couche donnant d'excellent charbon de forge et située sur la première branche de la Nondoué, a été suivie sur une longueur de 86 mètres environ. Un travers-banc, situé dans la partie régulière du bassin sur la deuxième branche (ouest-est), a été poussé à 40 mètres ; il a recoupé une couche de 1 m. 20 d'épaisseur.

Les travaux de la mine *Conseil de guerre* furent abandonnés par suite du retrait de la main-d'œuvre pénale.

On les a repris en 1895 : M. le gouverneur Feillet envoya sur la mine quarante condamnés. Un puits à section suffisante pour servir, au besoin, à une petite exploitation fut foncé dans la région dite des Fougères (2^e branche de la Nondoué) où les travaux de surface révélaient la présence de cinq couches.

A une profondeur de 25 mètres, on exécuta, à droite et à gauche, un travers-bancs qui recoupa les cinq couches connues en surface.

Dans une de ces couches on ouvrit une galerie en direction et sur 70 mètres de développement au nord, on constata une régularité absolue ; le toit et le mur sont en grès solides. L'épaisseur de la couche a varié de 0 m. 80 à 1 m. 30 de charbon massif d'excellente qualité, dur et compact.

Le charbon provenant de la galerie a servi à de nombreux essais comparatifs avec le combustible d'Australie, et surtout à produire la vapeur nécessaire à une pompe d'épuisement installée au fond du puits.

Les expériences en direction ayant paru concluantes, le recouplement des cinq couches par le travers-bancs démontrant le pendage régulier des gîtes, le fonçage du puits fut repris, avec l'intention de créer un premier étage d'exploitation.

Malheureusement l'administration pénitentiaire s'est trouvée dans la nécessité de retirer les condamnés employés sur la mine et les travaux furent de nouveau suspendus.

Depuis s'est formée la *Société des charbonnages de la Nouvelle-Calédonie*. Cette Compagnie a entrepris, sur la mine *Conseil de guerre*, des travaux de recherche et d'exploitation. Les résultats obtenus étaient satisfaisants. Mais la Société ayant été déclarée en faillite en 1907 les travaux ont été complètement arrêtés.

Malgré l'échec de cette Compagnie il est certain que le charbon existe en Nouvelle-Calédonie.

Peut-il faire l'objet d'une exploitation rémunératrice ?

M. Glasser (1) répond qu'en l'état actuel de nos connaissances on ne peut pas se prononcer sur la question.

Cependant, il est difficile de supposer qu'il n'y a pas de quartiers exploitables dans toute l'étendue d'une formation houillère dont les divers lambeaux recouvrent une si vaste superficie et où affleurent

1. Glasser, rapport cité (*Annales des mines*, 10^e série, V. p. 620).

des couches mesurant jusqu'à 6 mètres de puissance. Des faisceaux régulièrement exploitables se développent presque certainement sous les vallées de la Coulée, de la Dombéa et de Païta, dans le bassin de Nouméa, ainsi que sous les vallées de Moindou et de la Foa, dans le bassin de Moindou (1).

En ce qui concerne la qualité des charbons calédoniens, on a des données précises. L'école des Mines de Paris a émis l'avis suivant au sujet du charbon des Portes de fer : « La houille provenant de la Nouvelle-Calédonie et dont un échantillon a été examiné au bureau d'essai à l'école des Mines (Procès-verbal n° 9820 du 17 mai 1887), appartient à la catégorie des houilles grasses à courte flamme qui ont la propriété de dégager peu de matières volatiles, de s'enflammer un peu difficilement et de fournir une flamme assez courte.

« Elle est particulièrement propre à la carbonisation et peut fournir un coke de très bonne qualité pour la métallurgie. Elle peut aussi être utilisée pour la maréchalerie à cause de la propriété qu'elle possède de s'agglutiner partiellement sous l'action du feu. Elle peut enfin servir pour le chauffage des chaudières à vapeur, bien que le peu d'étendue de sa flamme la rende un peu moins propre à cet usage. »

Les expériences faites en mars 1888 à bord du *Duquesne* par M. Auscher, sous-ingénieur de la Marine,

1. Bernard, ouv. cité, p. 355.

lui ont permis d'adopter les conclusions ci-après :

« Le charbon de la Nouvelle-Calédonie employé
« pour le chauffage des chaudières à vapeur présente
« certaines qualités. Il donne très peu de fumée, n'en-
« crasse pas les tubes, est dépourvu de pyrites, donne
« un mâchefer léger et non adhérent. Mais il offre les
« inconvénients des houilles grasses à courte flamme :
« utilisation imparfaite des surfaces de chauffe,
« emploi fréquent du crochet. En les mélangeant en
« proportions convenables avec de la houille maigre
« on obtiendrait probablement un combustible de
« très bonne qualité. »

Le tableau page suivante permet de comparer les charbons calédoniens à ceux d'Australie.

Il est facile de voir que les combustibles calédoniens valent ceux d'Australie comme qualité.

Au point de vue économique, il n'est point douteux que l'exploitation des gisements houillers de Calédonie présenterait de grands avantages. Elle permettrait des combinaisons commerciales sur lesquelles on n'a pas pu tabler jusqu'à présent et serait pour toutes les industries minières un élément capital de succès.

Les débouchés ne manqueraient pas.

Sans parler de la consommation locale (en 1907, il a été importé pour 338.658 francs de houille) les bateaux à voile et à vapeur venant d'Europe, d'Amérique, de Nouvelle-Zélande et d'Australie arrivent en assez grand nombre dans la colonie et trouveraient dans quantité de cas, avantage à prendre du combus-

Charbons de la Nouvelle-Calédonie.

	Matières volatiles		Carbone fixe	Cendres	Observations
	Eau	Gaz divers			
Moindou (couche Loyalty)	6 »	18 »	74 23	1 77	Echantillon choisi.
Portes de fer	3 »	44 50	75 80	6 70	—
Voh.	1 »	8 »	69 50	21 50	Echantillon surface.
Yaoué.	6 »		57 50	36 50	—
St-Louis.	2 »	4 25	82 75	41 »	Anthracite.
Moindou (couche Leval)	1 »	5 50	86 50	7 »	Echantillon de tout venant, analysé fait au laboratoire de l'Ecole des Mines de Paris.
Conseil de guerre	1 »	45 »	66 40	47 60	—
{ Coke bien aggloméré, très dur, non boursoufflé.					
<i>Charbons d'Australie.</i>					
Mount Kembla.	1 30	46 20	66 70	45 80	
Newcastle.	3 30	22 20	65 50	9 »	

tible, soit pour leur consommation, soit comme frêt de retour.

L'approvisionnement en charbon des bâtiments de l'Etat serait assurément fait en Nouvelle-Calédonie qui deviendrait ainsi un entrepôt français des charbons en Océanie et rendrait les plus grands services en cas de guerre maritime.

En 1906 le nombre des mines de houille, de charbon instituées s'élevait à 14 représentant une superficie de 3.191 hectares; 7 mines représentant une superficie de 3.648 hectares étaient demandées en concession.

Antimoine. — La présence de l'antimoine a été signalée pour la première fois au commencement de l'année 1876 dans la région de Nakety. En 1882 une exploitation qui dura jusqu'en 1885 se créa sur ce point. Il a été extrait des mines de cette localité environ 1.500 tonnes de minerai, dont la teneur est de 35 o/o en moyenne et accidentellement de 65 o/o. Un carreau et des fours de liquidation, construits en 1884 au pied même de la mine, ont permis de traiter le minerai sur place et d'expédier le sulfure d'antimoine pur en Europe. On n'a que très peu fondu et pour faire des essais seulement, on a produit 3 tonnes de régule et exporté 190 tonnes de minerai. Après avoir construit les installations qui devaient permettre la préparation du sulfure d'antimoine, les travaux ont dû être arrêtés en 1885, par suite du manque de capitaux et des résultats peu satisfaisants donnés par les fours de liquidation.

Minerais divers. — Indépendamment de toutes les

richesses minérales dont nous avons parlé il a été trouvé sur différents points de la colonie des gisements importants de manganèse dont la teneur varie de 45 à 54 o/o. Les principaux gîtes se trouvent à Gomen, Bourail, Saint-Vincent, Port Laguerre. A Bourail, à Tiaoué près Pouembout on a découvert des schistes imprégnés de cinabre et de mercure natif. Le tungstate de chaux, ou scheelite a été également trouvé en Calédonie. La datholite existe en puissants filons dans la vallée de Mia près Kouaoua.

Ces divers gisements n'ont jamais été explorés d'une façon sérieuse et n'ont pas encore été exploités.

Avant de terminer cet aperçu sur les mines, il y a lieu d'indiquer dans un tableau l'étendue des terrains miniers qui étaient concédés ou demandés en concession au 31 décembre 1906, et de faire connaître les mesures prises par M. le Gouverneur Feillet pour favoriser le développement de la colonisation industrielle.

Comme le montre le relevé ci-contre, les quatre principales substances concédées sont, dans leur ordre d'importance : le nickel, le cobalt, le fer chromé et le cuivre qui forment 94 o/o de l'ensemble des concessions instituées et 96 o/o de la superficie de celles-ci.

Le nickel intervient à lui seul, pour 62 o/o comme nombre de concessions, avec 76 o/o de la superficie correspondante. Pour le cobalt et le fer chromé ces éléments sont respectivement représentés, par 17 et 9 o/o d'une part, et 9 et 6 o/o d'autre part.

Le rapport entre les mines en activité et les mines

Nature des substances	Concessions instituées				Mines demandées en concession			
	Nombre		Superficie		Nombre		Superficie	
	Insti- tuées	Exploi- tées	Insti- tuées	Exploi- tées	Deman- dées	Exploi- tées	Deman- dées	Exploi- tées
Houille	14	1	3.191	1.291	7	»	3.648	»
Huile minérale .	1	»	105	»	»	»	45	»
Sel gemme . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Sels associés et sources salées.	»	»	»	»	»	»	»	»
Nitrate	»	»	»	»	»	»	»	»
Sels associés et phosphates . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Nickel	784	34	169.498	12.224	98	20	30.414	»
Fer chromé. . .	125	6	12.400	921	39	»	4.024	»
Cobalt	216	39	20.352	7.029	54	»	3.929	4.486
Cuivre	64	»	7.746	»	11	»	199	»
Manganèse . . .	1	»	50	»	»	»	»	»
Or	»	»	»	»	»	»	»	»
Fer.	»	»	»	»	»	»	»	»
Cinabre.	»	»	»	»	»	»	»	»
Ocre	57	»	4.615	»	17	»	858	»
Plomb argenti- fère	»	»	»	»	»	»	»	»
Antimoine . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Opale.	»	»	»	»	»	»	»	»
Pierres lithogra- phiques. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux	1.262	80	218.157	21.463	228	20	43.117	4.486

concédées ou demandées en concession est de 6 o/o pour le nombre et de 9 o/o pour la superficie des exploitations.

La situation des déclarations de recherche de mines s'établissait ainsi qu'il suit à la fin de décembre 1906 :

Nature des substances	Nombre de périmètres	Superficies — hectares
Houille.	17	20.804
Nickel	59	35.028
Fer chromé.	110	53.425
Cobalt	115	85.744
Cuivre	25	749
Pétrole	93	56.456
Divers	51	3.473
Totaux	470	255.679

Si on ajoute les 255.679 hectares demandés en recherches, à la superficie des concessions instituées et de celles en instance, on obtient un total général de 516.955 hectares de terrains miniers demandés au 1^{er} janvier 1907. D'après la carte géologique de la Nouvelle-Calédonie dressée par M. Pelatan, on peut évaluer approximativement à 950.000 hectares la superficie totale de tous les terrains miniers de l'île. Il reste donc encore à explorer une superficie d'environ 450.000 hectares.

M. le Gouverneur Feillet s'est préoccupé de former

à la Nouvelle-Calédonie des centres de colonisation industrielle.

Un arrêté du 8 décembre 1899 décide que des lots de village de 15 à 20 ares pourront, dans la mesure où le permettront les ressources du Domaine, être attribués gratuitement, par arrêté du Gouverneur, dans le voisinage des mines en exploitation ou de tous autres établissements industriels, *aux ouvriers et employés de provenance européenne* qui justifieront d'un engagement contracté pour trois ans au moins avec les propriétaires ou exploitants de ces mines ou établissements industriels. Le concessionnaire est tenu de résider sur son lot, d'y installer une maison, d'y aménager et entretenir un jardin. S'il a été satisfait à ces conditions, la concession, provisoire au moment de l'installation, devient définitive après trois ans de résidence. — Aux termes de l'article 3 du même règlement, des lots de pâturage seront, en outre, mis à la disposition en commun de tous les membres de chaque agglomération ouvrière. La contenance de ces lots de pâturage dont la jouissance sera indivise entre tous les habitants d'un même centre industriel, sera calculée autant que possible, à raison de trois hectares pour chaque ouvrier attributaire d'un lot de village.

Un autre arrêté local en date du 7 du même mois a créé l'organe indispensable de cette colonisation : il a approuvé une délibération de l' *Union agricole calédonienne* instituant un *Office du Travail*, destiné à servir d'intermédiaire entre l'offre et la demande du travail en Nouvelle-Calédonie et fonctionnant sous le

contrôle de l'administration supérieure de la colonie. L'*Office du Travail* se mettra en relation directe avec tout établissement public ou privé, créé ou à créer, pour servir d'intermédiaire entre l'employeur et l'employé ; il recevra, à Nouméa, les ouvriers arrivants, et leur assurera l'existence matérielle, dans la limite de quinze jours, sous condition de remboursement ultérieur, en attendant qu'ils aient fait choix d'un employeur.

Ces dispositions ont été complétées par l'arrêté du 12 juillet 1901 qui a ouvert dans les écritures du Trésor local un compte intitulé : « *Immigration Française s/c courant* » destiné à recevoir le montant des subventions votées sur les fonds de la colonie par le Conseil général pour favoriser l'immigration des travailleurs français en Nouvelle-Calédonie.

Toutes ces mesures étaient de nature à attirer dans la colonie des ouvriers français.

Malheureusement les résultats obtenus sont loin d'être satisfaisants.

Dans le courant de l'année 1902, 124 travailleurs, recrutés par l'*Office colonial*, sont arrivés en Nouvelle-Calédonie, 43 provenaient de Paris, 59 du Havre, 13 de Saint-Nazaire, 4 des Bouches-du-Rhône, 2 de l'Isère, 1 de la Creuse, 1 du Loiret, 1 de la Haute-Loire. Au lieu des solides campagnards attendus, on s'est trouvé en présence d'ouvriers de fortune. 76 furent dirigés sur les chantiers des travaux du chemin de fer avec un salaire moyen de 5 fr. 50 par jour, 12 furent mis à la construction de l'hôpital

et 3 au service de la municipalité de Nouméa au même tarif ; 25 seulement réussirent à se placer chez des particuliers à un taux moyen de 7 francs par jour ; enfin 8 retournèrent aussitôt en France.

Il n'y a guère de familles d'ouvriers français qui se soient rendues à la Nouvelle-Calédonie, et l'on peut dire que les efforts faits par le gouverneur Feillet pour former des centres de colonisation industrielle sont demeurés sans succès.

Néanmoins, nous avons vu que l'exploitation des richesses minières de la Nouvelle-Calédonie a atteint un certain degré de prospérité.

Connaissant l'œuvre de la colonisation pénale et celle de la colonisation libre, il faut montrer le développement auquel est parvenue la Nouvelle-Calédonie avec le concours de ces deux éléments.

TROISIÈME PARTIE

Situation économique actuelle de la Nouvelle-Calédonie.

LE COMMERCE. LA CRISE ÉCONOMIQUE : SES CAUSES ET SES REMÈDES

La liquidation progressive de la Transportation, l'échec de la colonisation libre agricole, la crise minière, la crise de l'élevage font prévoir la situation économique actuelle de la Nouvelle-Calédonie.

L'étude de son commerce nous montrera cette situation dans toute sa réalité.

Le tableau ci-contre donne pour la période 1862-1907, année par année, le chiffre des importations totales, des exportations totales, des importations de France et des exportations pour la France. On constate que le commerce s'est accru avec lenteur et que jusqu'à ces dernières années les importations l'ont toujours emporté sur les exportations. On voit, en outre, que le commerce n'a pas toujours suivi une

Tableau général du commerce

Années	Importations de marchandises			
	françaises venant		étrangères venant	Total
	de France	des colon. franç.	de France et de l'étranger	
	francs	francs	francs	francs
1862	»	»	»	1.227
1863	»	»	»	1.484
1864	»	»	»	1.605
1865	»	»	»	2.222
1866	»	»	»	1.563
1867	»	»	»	2.178
1868	»	»	»	3.061
1869	»	»	»	»
1870	»	»	»	3.249
1871	»	»	»	4.044
1872	»	»	»	5.969
1873	»	»	»	9.947
1874	»	»	»	12.561
1875	»	»	»	13.097
1876	»	»	»	8.957
1877	»	»	»	9.683
1878	»	»	»	8.264
1879	»	»	»	9.010
1880	»	»	»	7.904
1881	»	»	»	7.114
1882	»	»	»	8.713
1883	»	»	»	10.085
1884	»	»	»	9.989
1885	4.978.904	»	3.518.162	8.497
1886	3.138.869	34.284	3.490.317	6.663
1887	3.767.218	»	4.286.160	8.053
1888	3.862.516	»	5.325.829	9.188
1889	4.024.622	»	5.452.206	9.476
1890	4.776.622	»	6.312.896	11.089
1891	4.912.773	69.348	6.435.609	11.417
1892	5.634.992	119.043	8.512.619	14.266
1893	5.253.830	38.544	4.010.307	9.302
1894	5.272.924	2.500	3.385.869	8.661
1895	3.611.317	199.000	3.564.205	7.374
1896	4.536.537	401.673	4.026.396	8.967
1897	4.396.640	310.020	3.972.376	8.679
1898	5.026.930	337.013	4.388.865	9.732
1899	6.275.796	369.403	4.312.999	10.958
1900	5.863.848	182.633	6.115.770	12.162
1901	7.377.598	183.701	6.120.640	13.681
1902	7.351.660	233.695	5.860.824	13.446
1903	7.535.928	233.820	5.902.250	13.671
1904	6.512.256	275.389	5.661.017	12.478
1905	5.762.378	173.636	4.790.643	10.726
1906	»	»	»	10.412
1907	»	»	»	9.410

Nouvelle-Calédonie de 1862 à 1907.

Exportations de marchandises et produits du crû ou importés				Totaux généraux
pour France	pour les colonies françaises	pour l'étranger	Totaux	
francs	francs	francs	francs	francs
»	»	»	55.443	1.283.073
»	»	»	46.112	1.530.112
»	»	»	51.990	1.656.990
»	»	»	141.106	2.363.406
»	»	»	294.345	1.857.437
»	»	»	109.275	2.288.145
»	»	»	186.912	3.248.367
»	»	»	»	»
»	»	»	303.650	3.552.832
»	»	»	554.370	4.599.347
»	»	»	852.130	6.821.880
»	»	»	926.355	10.873.928
»	»	»	889.970	13.451.547
»	»	»	1.263.970	14.361.682
»	»	»	4.034.122	12.991.739
»	»	»	3.061.954	12.745.554
»	»	»	2.723.052	10.987.170
»	»	»	3.859.775	12.870.111
»	»	»	2.757.125	10.661.554
»	»	»	1.534.050	8.648.140
»	»	»	4.285.175	12.998.393
»	»	6.319.506	6.487.394	16.572.995
»	»	4.633.501	6.319.506	16.308.727
»	»	2.971.103	4.633.501	13.130.567
»	»	2.707.621	2.971.103	9.634.573
177.000	»	1.821.287	2.884.621	10.937.999
160.136	»	4.191.698	2.881.423	12.069.768
067.020	»	5.791.935	6.258.718	15.735.546
348.900	»	7.807.959	7.140.835	18.230.353
821.298	»	4.970.276	8.629.257	20.046.987
377.193	»	4.706.733	7.347.470	21.614.124
568.839	»	4.999.236	9.275.572	18.573.253
424.427	»	5.461.743	6.423.663	15.084.956
308.098	9.600	3.334.365	7.779.441	15.153.963
411.165	3.022	3.712.239	5.748.552	14.716.158
331.440	1.345	3.234.677	7.045.024	15.724.260
497.767	4.284	5.432.057	6.736.728	16.489.536
480.392	748	5.525.376	8.913.197	19.871.395
343.451	889	8.170.067	8.869.716	21.031.967
885.805	»	8.205.868	11.055.872	24.737.811
051.366	25.991	6.508.942	12.283.225	25.729.404
449.316	5.637	6.963.813	8.963.895	22.635.893
059.515	18.164	8.230.387	11.041.492	23.520.154
820.309	19.682	»	11.070.378	21.797.035
»	»	»	9.209.637	19.621.857
»	»	»	8.504.164	17.914.649

progression continue, qu'il a subi des à-coup correspondants à des arrêts de la production minière ou agricole, ou à des crises de l'élevage.

C'est en 1902 que le commerce a atteint le chiffre le plus considérable : 25.729.404 francs. Depuis, il a diminué.

En 1907 il ne s'est élevé qu'à la somme de 17.914.649, inférieur de 7.815.755 francs à celui de 1902, de 1.707.208 francs à celui de 1906.

Les exportations pour 1907 se sont élevées à 8.504.164 francs en diminution de 705.473 francs sur celles de 1906 ; elles ont porté principalement sur les minéraux et métaux (5.740.381 francs), le café (548.482 francs), le caoutchouc (311.023 francs), le coprah (208.177 francs), les produits et dépouilles d'animaux (204.598 francs), les coquillages bruts (nacre) (183.173 francs), les poissons secs, biches de mer (67.086 francs), les bois de santal et autres (56.753 francs), le guano (42.245 francs).

Les importations, en 1907, ont atteint le chiffre de 9.410.485 francs contre 10.412.290 francs l'année précédente, se soldant par une différence en moins sur 1906 de 1.001.735 francs.

Les statistiques de l'importation révèlent la prépondérance des objets d'alimentation (environ 50 o/o du total) et des produits manufacturés (plus de 25 o/o). L'absence de blé et de vin explique l'importation considérable de farineux alimentaires (1.640.719 francs) et de boissons (1.307.866 francs). On comprend moins que la colonie importe pour 362.844 francs de tabac

et 267.746 francs de sucre, alors que ces deux denrées peuvent être produites facilement sur place. Les objets manufacturés consistent surtout en tissus (1.496.500 fr.) et en ouvrages en métaux (637.596 fr.).

Viennent ensuite les combustibles minéraux (535.330 francs dont 338.658 francs de houille), les produits chimiques (404.551 francs). Bien que la Nouvelle-Calédonie soit un pays d'élevage elle a importé en 1907 pour 468.478 francs de produits et dépouilles d'animaux.

Le tableau ci-dessous fait connaître, pour l'année 1906, les pays de provenance et de destination des importations et exportations :

	Importations	Exportations
France.	5.872.111	2.654.442
Colonies françaises. .	266.680	15.402
Entrepôts de France .	40.313	»
Angleterre	189.656	2.204.859
Allemagne	55.431	601.092
Australie	3.545.117	1.220.931
Amérique.	204.186	993.400
Nouvelles-Hébrides .	164.523	533.007
Hollande	»	503.389
Nouvelle-Zélande . .	»	115.750
Italie	»	189.830
Belgique	»	62 640
Autres pays	74.203	18.586
Provisions de bord. .	»	96.309
Total	<u>10.412.220</u>	<u>9.209.637</u>
	19.621.857	

Il résulte de ces chiffres que la plus grande partie du commerce de la Nouvelle-Calédonie est fait avec des étrangers : des Anglais, surtout des Australiens.

Cependant c'est sous pavillons français que se font la plupart des importations et des exportations. En 1906, les marchandises transportées par des bâtiments français sont représentées par une valeur de 16 millions 563.407 francs, soit plus des 5/6 du commerce total.

Il résulte clairement de cet exposé du commerce que la Nouvelle-Calédonie est loin d'avoir atteint le degré de développement auquel l'appellent ses richesses de toute nature. Il résulte aussi qu'elle traverse actuellement une période des plus critiques. Nous avons indiqué au début de ce chapitre les causes immédiates de l'« anémie dont elle souffre », mais il en est d'autres qu'il convient de mentionner.

L'insuffisance des voies de communication dans la colonie explique en partie cette situation étrange d'un pays qui produit ou pourrait produire toutes les denrées nécessaires à sa consommation et, cependant, fait venir chaque année du dehors pour plus de deux millions de vivres.

La main-d'œuvre pénale a construit presque toutes les routes qui existent actuellement : près de 600 kilomètres de routes carrossables ou de pistes susceptibles de devenir par simple élargissement, d'excellentes routes charretières. Mais ce réseau est insuffisant. Si la Nouvelle-Calédonie, au point de vue de son alimentation, ne cesse pas d'être tributaire de l'Australie pour des sommes importantes, c'est que « les commer-

çants calédoniens trouvent plus avantageux de faire leurs achats à Sydney, marché toujours approvisionné à jour fixe... que de s'adresser aux centres agricoles restreints de l'intérieur de l'île, ne communiquant pas entre eux et n'étant en relation avec Nouméa, centre de consommation, qu'à des intervalles de quinzaine, pendant lesquels les récoltes se gâtent (1). Pour remédier à cet état de choses, on a commencé la construction d'un chemin de fer qui devait aller de Nouméa à Bourail en desservant de nombreuses exploitations minières abandonnées les unes après les autres, à cause de la difficulté et du coût du transport des minerais que l'on pouvait en extraire. L'Etat a autorisé la colonie à emprunter une somme de 5 millions et les travaux furent commencés en 1901. Malheureusement une partie importante de cette somme a été gaspillée (2) et au lieu de faire au moins trente kilomètres de chemin de fer on en a fait à peine dix-neuf, la voie ferrée n'atteignant même pas la mine la plus rapprochée de Nouméa.

Un autre obstacle auquel se heurte la colonisation en Nouvelle-Calédonie, est le « manque de bras ». La colonie est à peine peuplée. En 1904 sa population

1. Deligny. *Discours prononcé à la distribution des récompenses obtenues à l'Exposition de Nouméa* (sept. 1899).

2. On a confié à des hommes incompetents la direction des travaux qui ont été exécutés en régie et non à l'entreprise comme le demandait le Conseil général. Note de M. Louis Simon dans *Compte rendu de la Chambre de Commerce de Nouméa* (1908).

totale était évaluée à 55.886 habitants répartis ainsi : 22.759 Français et étrangers autres que les indigènes, 33.127 indigènes (y compris les engagés originaires d'autres archipels océaniens ou d'Asie), dont 30.414 canaques.

Cette population est d'ailleurs bien disséminée. Les centres les plus importants sont : Nouméa (6.476 h.), Bourail (1.938 h.), Thio (1.798), Bouloupari (1.486 h.), Dumbéa (465 h.), île Nou (1.294 h.).

La rareté et la cherté de la main-d'œuvre augmentent, dans des proportions considérables, le prix de revient des produits minéraux ou agricoles, et rendent leur placement difficile en Europe aussi bien qu'en Australie. Divers expédients ont été imaginés et essayés pour y remédier. En dehors de la main-d'œuvre pénale et des ouvriers français (V. *infra*, p. 258) on a eu recours aux indigènes (Canaques), aux Néo-Hébridais, aux Tonkinois, aux Annamites, aux Indous, aux Javanais (1).

Les Canaques de la Grande Terre aiment mieux cultiver pour leur compte le maïs, le manioc ou le taro, et jouer d'une sorte de flûte qui encourage, disent-ils, les plantes à germer et les fruits à mûrir,

1. Des essais d'introduction de Chinois n'ont pas réussi. On connaît, d'ailleurs, les dangers de l'immigration chinoise. Les Chinois sont des agriculteurs remarquables, mais ils deviennent bientôt négociants et prennent la première place dans le commerce. Ce ne sont pas des serviteurs, mais des concurrents et des concurrents redoutables. La société *Le Nickel* a cependant reçu quelques centaines de Japonais.

que de peiner dans les grandes plantations des blancs. Quelques-uns consentent à s'engager, mais pour un temps relativement court : dès qu'ils ont gagné un peu d'argent (1) pour satisfaire à leurs habitudes modernes de luxe, leur paresse native reprend le dessus. Les indigènes des Loyalty, plus constants, plus actifs, plus intelligents, consentent à être domestiques ou matelots ; il faut chercher ailleurs pour la culture et les mines.

Les Néo-Hébridais fournissent une main-d'œuvre très estimée pour les travaux agricoles et la domesticité. Un service de recrutement de ces travailleurs fonctionne sous le contrôle de l'administration qui passe les contrats d'engagement et veille à leur exécution. Ces contrats sont de trois ans au minimum et de cinq ans au maximum, et les salaires de 15 francs par mois, pour les hommes et de 9 francs pour les femmes, plus la nourriture, l'habillement et le logement. Les frais d'introduction varient de 300 à 500 francs par engagé suivant la durée du contrat. Un décret du 11 juillet 1893 régleme cette immigration dans tous ses détails.

Les Néo-Hébridais succombent en grand nombre, non par suite de mauvais traitements, mais par les ravages de la phtisie et de la dysenterie. Le recrutement de ces travailleurs ne peut être pratiqué indéfiniment ; ce n'est qu'un appoint momentané.

1. Leur salaire varie de 0 fr. 50 à 1 franc par jour plus la nourriture.

Des particuliers ont été autorisés à recruter des Annamites et des Tonkinois en Indo-Chine. Un premier convoi de 800 immigrants a été amené à Nouméa en 1891 et engagé pour cinq ans chez les habitants du chef-lieu et ceux de l'intérieur. Deux nouveaux convois ont été introduits en 1895 et 1896. Des arrêtés locaux des 26 mars 1874 et 20 juin 1895 et le décret du 11 juillet 1893 définissent les conditions dans lesquelles sont passés et exécutés les contrats d'engagements des travailleurs asiatiques. Les salaires sont de 20 francs par mois, plus les vivres, les vêtements, le logement et les soins médicaux fournis dans les conditions spécifiées par les règlements. L'idée d'emprunter des travailleurs à la péninsule indo-chinoise est ingénieuse, en ce sens que le Tonkin a un trop-plein de population alors que la Nouvelle-Calédonie en manque. Il n'est pas douteux que cette immigration puisse être dans une certaine mesure très profitable aux deux colonies.

Du 19 septembre 1901, au 29 avril 1902, neuf convois d'Indous, s'élevant ensemble à 442 individus, ont été dirigés sur la Nouvelle-Calédonie. Cette main-d'œuvre est incapable d'être occupée sur les mines, insuffisante au point de vue agricole, utilisable pour les travaux de domesticité. On a reproché aux hommes, en dehors de leur faiblesse physique, un caractère difficile et souvent raisonneur et un certain penchant à l'ivrognerie et au vol. Les salaires mensuellement consentis, sont, en plus du riz afférent

à la nourriture, de 21 francs pour les hommes et de 15 francs pour les femmes et les adolescents.

On préfère de beaucoup aux engagés indiens les travailleurs javanais. En 1906, il y avait plus de huit cents coolies javanais engagés en Nouvelle-Calédonie. Les frais d'introduction (400 francs pour les hommes et 300 francs pour les femmes), la taxe d'engagement, les salaires et les frais de rapatriement (ces derniers étant de 125 francs par coolie), constituent pour l'engagiste une charge mensuelle variant de 25 à 30 francs pour les hommes et de 15 à 20 francs pour les femmes, non compris le logement, la nourriture, les soins médicaux et l'eau potable. En décembre 1906, il s'est formé à Nouméa un syndicat en vue d'une nouvelle introduction de Javanais. Ce syndicat devait consentir les avances et garanties nécessaires pour assurer la réussite de l'opération de recrutement, d'introduction et de placement des coolies. Mais la situation de la colonie au point de vue de la main-d'œuvre s'étant sensiblement modifiée depuis en raison de l'arrêt des travaux des mines de la Tiebaghi et de la Noudoué, des rengagements de Javanais qui ont eu lieu sur place et aussi de l'arrivée sur la Grande Terre d'indigènes Loyaltiens, le syndicat a ajourné l'opération de recrutement projetée.

Il est incontestable que la principale cause de la crise économique que traverse actuellement la Nouvelle-Calédonie, est la liquidation de la Transportation.

A la séance du 11 novembre 1907 de la Chambre de

commerce de Nouméa (1), M. Borel a dit que le seul remède à la crise commerciale consiste dans l'augmentation de sa population. « Or, ajoutait-il, la transportation était un des facteurs qui échappent aujourd'hui la colonie. » Et M. Coursin partageant cette opinion disait : « la transportation donnait des bouches à nourrir ; la surveillance et l'entretien des condamnés nécessitaient un personnel qui aujourd'hui est extrêmement réduit ; le Commerce et l'Industrie en bénéficiaient. L'agriculture elle-même y trouvait une main-d'œuvre abondante, stable et économique. — Comment ferait-on sans cette main-d'œuvre si l'emprunt de 3.000.000 était voté et que l'on entreprenne des travaux publics importants, alors que les ouvriers d'art se paient 7 et 8 francs par jour ? *C'est à ce moment-là que le pays serait unanime à demander la reprise de la Transportation.* »

Dans sa proposition de loi (2) relative à la suppression de la transportation, M. Chautemps déclare qu'il ne peut être question de recommencer à envoyer des condamnés en Nouvelle-Calédonie : *ce serait, dit-il, violenter gravement la population libre et rompre un engagement pris envers l'Australie.*

Les Australiens s'étaient plaints du grand nombre d'évadés qui s'étaient réfugiés à un moment sur leur territoire et il a, sans doute, été tenu compte de leurs

1. Travaux de la Chambre de commerce de Nouméa. Années 1906-1907 (Nouméa, 1908, p. 288).

2. Proposition de loi citée, p. 39.

réclamations dans la décision qui a suspendu les envois de condamnés dans notre colonie du Pacifique.

La population libre de la Nouvelle-Calédonie forme deux partis, l'un hostile, l'autre favorable à la reprise de la transportation.

Le nombre des partisans de la transportation a notablement augmenté depuis quelques années. En 1905 une pétition qui a réuni les signatures de la plupart des colons et des industriels a été adressée au gouvernement pour demander l'envoi de condamnés dans la colonie.

Mais il est peu probable qu'on reprenne la transportation et la Nouvelle-Calédonie doit chercher d'autres moyens pour sortir de la crise qu'elle traverse et devenir un pays florissant.

Nous avons indiqué, au cours de cette étude, quelques mesures dont la réalisation nous paraît de nature à aider au relèvement économique de la Nouvelle-Calédonie : Il convient de réserver à l'élevage calédonien une part importante dans les achats de conserves de viande du Ministère de la Guerre ; de supprimer ou réduire dans une grande proportion, la taxe exigée des cafés coloniaux à leur entrée en France ; d'obliger, par une modification du décret du 10 mars 1906, les concessionnaires de mines à les mettre en valeur ; de développer le réseau des voies de communication de la colonie, d'augmenter sa population.

C'est l'immigration française qui doit tirer parti de la Nouvelle-Calédonie.

Il est urgent de rétablir le crédit destiné à favoriser l'émigration de cultivateurs et d'ouvriers français. Le jour où quelques centaines de familles de colons bien choisis seront envoyées en Nouvelle-Calédonie et prospéreront, un courant d'émigration se formera et en peu d'années les Calédoniens seront en nombre suffisant pour exploiter les richesses de toutes sortes que la nature s'est plu à accumuler dans notre colonie.

Il faut également émettre le vœu que les Nouvelles-Hébrides dépendances géographiques de la Nouvelle-Calédonie, appartiennent à la France (1). Les deux archipels se complètent très heureusement l'un l'autre.

1. Aucun gouvernement n'en a encore fait prendre possession mais de nombreux Français s'y sont rendus propriétaires de terrains considérables et de positions importantes. En 1905, la population des Nouvelles-Hébrides comprenait 350 Français, 160 Anglais, 25 ressortissants de diverses nations. La société française des Nouvelles-Hébrides possède environ 900.000 hectares de terres, soit les deux tiers de la superficie totale des îles, et des factoreries ou stations à Port-Vila (Franceville) et Port Havannah dans l'île Vaté, à Port-Sandwich dans l'île Mallicolo, etc. Elle a commencé l'exploration et la mise en valeur de la grande île d'Espiritu santo.

La convention anglo-française du 16 novembre 1887 constitua une commission mixte pour assurer la protection des personnes ou des biens dans ces îles. Depuis un décret du 28 février 1901, le gouverneur de la Nouvelle-Calédonie était commissaire général de la République dans les îles du Pacifique. Il assurait en cette qualité la protection des Français résidant dans les îles de l'Océan Pacifique sur lesquelles aucune puissance n'avait encore établi sa souveraineté. L'accord franco-anglais du 8 avril 1904 a maintenu le *statu quo*, sous la seule réserve que les deux nations intéressées nommeraient une com-

tre. La Nouvelle-Calédonie est essentiellement un pays minier, les Nouvelles-Hébrides un pays agricole : leur sol prodigieusement fertile permet toutes les cultures coloniales (café, caoutchouc, banane) et les cultures potagères d'Europe. D'autre part, tandis que le climat de la Nouvelle-Calédonie est d'une salubrité remarquable, celui des Nouvelles-Hébrides est plutôt insalubre.

La Nouvelle-Calédonie sans les Nouvelles-Hébrides n'est qu'une possession incomplète ; c'est un « corps sans tête », c'est « une couronne à laquelle il manque un fleuron ». Avec les Nouvelles-Hébrides, c'est un joyau digne de faire envie aux nations les plus riches.

mission mixte chargée de trancher les litiges relatifs à la propriété foncière.

Enfin la convention du 20 novembre 1906, a eu pour but de ménager les droits des deux puissances en créant aux Nouvelles-Hébrides deux hauts commissaires, l'un français, l'autre anglais, résidant à Port-Vila, dans l'île Vaté et en stipulant que l'archipel formera un territoire d'influence commune aux deux pays et que les ressortissants des tierces puissances jouiront des mêmes droits que les citoyens français et les sujets anglais.

CONCLUSION

Par son climat et sa configuration, la Nouvelle-Calédonie satisfait aux conditions que l'on doit rechercher pour une colonie de peuplement. Par ses richesses naturelles et les produits de son sol, elle possède tous les éléments pour devenir une colonie des plus florissantes.

La colonisation pénale a donné de bons résultats. Les expériences auxquelles elle a procédé ont déterminé les cultures qui viennent le mieux. Elle a exécuté des travaux d'utilité générale, doté la colonie d'un réseau de près de 600 kilomètres de routes carrossables ou de pistes susceptibles de devenir par simple élargissement, d'excellentes routes charretières. Elle a mis largement la main-d'œuvre à la disposition des services publics et des particuliers. Elle a créé des centres de concessionnaires autour desquels se sont groupés sur certains points des colons libres. Elle a importé dans la colonie des travailleurs, des capitaux et des bouches à nourrir qui ont constitué un débouché assuré pour le commerce et l'industrie.

La colonisation libre agricole n'a donné jusqu'ici

que des résultats médiocres à cause du mauvais choix des colons.

L'industrie minière s'est développée grâce à la main-d'œuvre pénale.

Malgré le concours simultané de la colonisation pénale et de la colonisation libre, la Nouvelle-Calédonie n'a pas atteint son plein développement. Sa population est peu élevée, son commerce baisse depuis 1902. La crise minière, la crise de l'élevage et surtout la liquidation progressive de la transportation depuis 1897, telles sont les principales causes de la crise économique qu'elle traverse actuellement et qui ne fait que s'accroître.

Si la Nouvelle-Calédonie ne devait pas rester indéfiniment une colonie pénitentiaire, il est évident que la colonisation pénale a été suspendue trop tôt ; son œuvre s'est arrêtée en chemin ; telle qu'elle fonctionnait depuis 1889, la colonisation pénale préparait la venue des colons libres.

Aujourd'hui la Nouvelle-Calédonie ne doit plus compter, au moins en principe, sur la reprise de la Transportation.

Pourra-t-elle se passer de cet élément ?

Nous n'en doutons pas un seul instant, à la condition que la métropole lui accorde toute sa bienveillance et tout son appui.

Il importe d'assurer un débouché à l'élevage calédonien, d'obliger les concessionnaires de mines à tirer parti des richesses qu'ils détiennent, de supprimer le droit auquel sont soumis les cafés coloniaux à leur

entrée en France, d'annexer les Nouvelles Hébrides, de favoriser l'émigration de cultivateurs et d'ouvriers français.

La réalisation de ces mesures assurera la prospérité de la Nouvelle-Calédonie qui prendra une place honorable dans l'ensemble du domaine colonial français et deviendra véritablement la « Perle du Pacifique. »

VU :

Par le Président de la thèse,
PAUL LESEUR.

VU :

Le Doyen,
CH. LYON-CAEN.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le vice-recteur de l'Académie de Paris,

Pour le vice-recteur :

L'Inspecteur de l'Académie,

J. COMBARIEU.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
BIBLIOGRAPHIE	1
PRÉFACE	1

INTRODUCTION

Aperçu historique. Renseignements géographiques (Situation géographique. Configuration. Climat). Valeur économique : forêts, pâturages (élevage). Cultures (cultures vivrières, arbres fruitiers, cultures industrielles). Terrains miniers. La pêche . .	3
--	---

PREMIÈRE PARTIE

Colonisation pénale.

<i>TITRE I. — Déportés.</i>	27
-----------------------------	----

TITRE II. — Relégués.

I. But et historique de la Relégation	32
II. Régime de la Relégation	37
III. La Relégation à la Nouvelle-Calédonie	42

	Pages
a) Causes qui ont fait choisir la Nouvelle-Calédonie comme lieu de Relégation	42
b) Utilisation de la main-d'œuvre des Relégués	45

TITRE III. — Les Transportés.

CHAPITRE PREMIER

I. Historique de la loi du 30 mai 1854	54
II. But de cette loi	60
III. Choix de la Nouvelle-Calédonie comme lieu de Transportation	63

CHAPITRE II

MOYENS DONT DISPOSAIT L'ADMINISTRATION PÉNITENTIAIRE

I. Main-d'œuvre.	65
II. Terre	69
III. Budget	73

CHAPITRE III

PÉNITENCIERS ET FERMES AGRICOLES

I. Pénitenciers, dépôts et ateliers pénitentiaires (Ile Nou, Presqu'île Ducos, Montravel, Ile des Pins).	78
II. Pénitenciers et fermes agricoles (Bourail, Pouembout, Uarai-La Foa-Fonwhary, Koé, Canala, Diahot, Baie du Prony)	87
III. Budget sur ressources spéciales	95
IV. Examen des critiques dirigées contre les pénitenciers et les fermes.	101

CHAPITRE IV

TRAVAUX PUBLICS EXÉCUTÉS PAR LA MAIN-D'ŒUVRE PÉNALE

	Pages
I. Bâtiments. Arasement de la Butte Conneau. Etablissement de conduites d'eau. Réseau télégraphique .	105
II. Travaux de routes	108
III. Camps de travaux publics	118

CHAPITRE V

CONCOURS A LA COLONISATION LIBRE

I. Concours aux services publics	125
II. Concours aux particuliers.	
a) Assignation individuelle (Engagements chez les colons et les fonctionnaires).	138
b) Contrats de main-d'œuvre pénale.	150

CHAPITRE VI

LES CONCESSIONS

I. Avantages accordés et obligations imposées aux concessionnaires aux différentes époques :	161
II. Moyens auxquels l'administration pénitentiaire a eu recours pour faire aboutir l'institution des concessions (La famille, internats agricoles, syndicat de concessionnaires, concours agricoles, caisse d'épargne pénitentiaire)	177
III. Les résultats.	191

DEUXIÈME PARTIE

Colonisation libre.

CHAPITRE PREMIER

HISTORIQUE DE LA COLONISATION LIBRE AGRICOLE . . .	207
--	-----

CHAPITRE II

EXPLOITATIONS MINIÈRES

I. Or, cuivre, plomb et zinc argentifères.	220
II. Nickel, chrome, cobalt, fer	229
III. Charbon, antimoine et autres minerais	245

TROISIÈME PARTIE

Situation économique actuelle de la Nouvelle-Calédonie.

LE COMMERCE. LA CRISE ÉCONOMIQUE : SES CAUSES ET SES REMÈDES.	260
CONCLUSION	276

